VOYAGE

FAIT EN 1819 ET 1820,

SUR LES VAISSEAUX

DE S. M. B.,

L'HÉCLA ET LE GRIPER,

pour découvrir un passage du nord-ouest de l'océan Atlantique à la mer Pacifique, sous les ordres de WILLIAM EDOUARD PARRY, membre de la société royale de Londres,

PUBLIÉ

PAR LES ORDRES DES LORDS COMMISSAIRES DE L'AMIRAUTÉ;

TRADUIT DE L'ANGLAIS

PAR L'AUTEUR DE *Quinze jours à Londres.*

AVEC DEUX CARTES.

28724

PARIS,

LIBRAIRIE DE GIDE FILS,

ÉDITEUR DES ANNALES DES VOYAGES,

RUE ST.-MARC FEYDEAU, N° 20.

1822.

BIBLIOTHÈQUE DU Sem. Ste Thérèse, P.Q.E.

Canadiana B2

DE L'IMPRIMERIE D'A. CLO.

RARE
G
650
1819
P1512

104515

AVERTISSEMENT

DU

TRADUCTEUR.

Deux relations du voyage qu'on va lire ont été imprimées en Angleterre. Nous avons donné la préférence à celle publiée par le capitaine Parry, sous l'autorité des lords commissaires de l'amirauté; mais nous y avons comparé avec soin celle rédigée par M. Fisher, chirurgien en second de l'*Hécla*, qui a paru la première, et nous avons ajouté en notes le petit nombre de détails qui s'y trouvent, dont le capitaine Parry ne fait pas mention. Nous disons *le petit nombre*, car ces deux ouvrages se ressemblent tellement, non-seulement pour les faits, la manière de les narrer, et les réflexions qu'on en peut tirer, mais souvent même pour les expressions, qu'on est tenté de croire que l'un a servi de rédaction de l'autre.

Il est nécessaire de prévenir nos lecteurs que, dans cet ouvrage, *champ de glaces* signifie une portion de mer couverte d'une glace continue, d'assez grande étendue pour que, du haut du grand mât d'un navire, on ne puisse en voir la fin ; *glaçon*, une portion de mer couverte d'une glace continue, mais mobile, et au delà de laquelle on peut apercevoir l'eau ; *montagne de glace*, une masse de glace s'élevant au-dessus du niveau de la mer depuis cinquante jusqu'à plusieurs centaines de pieds, et s'étendant le plus souvent jusqu'au fond de la mer. Enfin l'expression, *glaces détachées*, s'applique à des fragmens de glace, plus ou moins grands, flottant dans une portion de mer qu'on pourrait comparer à une rivière qui charrie.

Comme il sera souvent parlé, dans la relation qui va suivre, des officiers qui accompagnaient le capitaine Parry, (qui, à cette époque, n'était encore que lieutenant), nous croyons devoir joindre ici le tableau de l'équipage de chacun des deux navires.

HÉCLA.

W. E. Parry, lieutenant, commandant l'expédition.
E. Sabine, capitaine d'artillerie, astronome.
F. W. Beechey, lieutenant.
J. Edwards, chirurgien.
W. H. Hooper, munitionnaire.
A. Fisher, chirurgien en second.
J. Nias.
W. J. Dealey.
C. Palmer.
J. C. Ross.
J. Bushnan.
} midshipmen, ou gardes-marine.
J. Halse, commis écrivain.
J. Scallon, canonnier.
J. Allison, pilote.
G. Crawford, aide pilote.

Un maître d'équipage, un charpentier, un cuisinier et quarante hommes d'équipage. Total 58.

GRIPER.

M. Liddon, lieutenant en premier.
H. P. Hoppner, lieutenant en second.
C. J. Beverly, chirurgien en second.

A. Reid.
A. M. Skene. } midshipmen.
W. N. Griffiths.

C. Wakeham, commis écrivain.
G. Fife, pilote.
A. Elder, aide pilote.
Un cuisinier et 26 hommes d'équipage. Total 36.

INTRODUCTION.

Le gouvernement de sa majesté Britannique ayant résolu de faire partir une expédition pour tenter la découverte d'un passage au nord-ouest dans la mer Pacifique, les lords commissaires de l'amirauté daignèrent m'en confier le commandement. Je fus chargé de monter le vaisseau de S. M. l'*Hécla*, et le lieutenant Mathieu Liddon eut le commandement du *Griper* sous mes ordres.

L'*Hécla* était un bâtiment de 575 tonneaux, ayant une très-grande cale, et particulièrement propre à ce service. Le *Griper* était originairement un brick canonnier du port de 180 tonneaux, et l'on y avait fait élever un pont de six pieds pour avoir plus de place pour les approvisionnemens. Vers la mi-décembre on avait fait à ces deux bâtimens les réparations les plus complètes, et on les avait fortifiés comme le demandait la nature du service. Le nombre des hommes qui les montaient s'élevait à 58 pour l'*Hécla*, et à 36 pour le *Griper*, en y comprenant les officiers, et pour encourager tout l'équipage, les lords commissaires lui accordèrent une paie double de celle ordinaire sur les vaisseaux de S. M.

Les deux bâtimens furent complétement appro-

visionnés pour deux ans, et l'on y ajouta une grande quantité de viande fraîche et de bouillon conservés d'après la méthode de MM. Donkin et Gamble, dans des caisses de fer-blanc, d'essence de drêche et de houblon de Burkitt, et d'autres provisions nécessaires dans les climats froids et dans les longs voyages. Les antiscorbutiques consistaient en jus de limon, qui fait partie de la ration journalière sur les vaisseaux de S. M., en vinaigre, en choucroute, en herbes, fruits et légumes confits dans le vinaigre, et toutes ces provisions, qui étaient de la meilleure qualité, furent placées dans des tonneaux bien fermés pour éviter l'humidité. On mit aussi à bord, par forme d'épreuve, une petite quantité de vinaigre concentré, préparé par le docteur Bollman, qui nous fut d'une grande utilité, la plus grande partie du vinaigre ordinaire ayant été gâtée par l'âpreté du froid. Pour ménager la place, on ne prit qu'une petite quantité de biscuit et l'on y substitua de la farine séchée au four avec grand soin. On placa à bord de l'*Hécla* un four mobile, et ayant une fois un bon levain, nous ne trouvâmes aucune difficulté à faire du pain bon et léger, même dans la saison la plus rigoureuse. Les deux bâtimens furent entièrement lestés en charbon de terre, soixante-dix chaldrons (1) sur l'*Hécla* et trente-quatre sur

(1) Un chaldron de charbon se compose de douze sacs. *Note du traducteur.*

le *Gripér*; et l'on y ajouta la quantité de bois à brûler nécessaire pour l'arrimage des tonneaux dans la cale.

On donna aux deux bâtimens de quoi former sur le tillac une espèce de tente, de même étoffe que celle qu'on emploie ordinairement pour couvrir les chariots, et l'on nous pourvut d'un habillement complet de l'étoffe la plus chaude pour être remis gratis à chaque homme de l'équipage, quand je le jugerais convenable. Chacun eut aussi une couverture en peau de loup, en sus des couvertures ordinaires, de manière que personne ne souffrît du froid dans son lit, quoique, par suite de l'économie nécessaire dans la consommation de nos combustibles, la température entre les ponts fût souvent au-dessous de zéro (de — 14° R.) pendant la nuit.

Dans le cas où nous rencontrerions des habitans dans les contrées pour lesquelles nous partions, on plaça sur les deux bâtimens des objets destinés à leur faire des présens pour nous concilier leur amitié, et à en obtenir ce qu'ils pourraient être en état de nous procurer. En un mot rien ne fut oublié de ce qui pouvait contribuer soit au succès de l'entreprise, soit à la santé et au bien-être de tous ceux qui composaient l'équipage. On ne regarda pas comme moins important ce qui tendait à l'intérêt général des sciences. On mit sur chaque bâtiment tous les instrumens

nécessaires pour faire des observations et des expériences de toute espèce, et le capitaine Sabine s'embarqua à bord de l'*Hécla*, en qualité d'astronome.

Le 2 mai, je reçus des lords de l'amirauté les instructions suivantes.

« En arrivant dans le détroit de Davis, votre marche ultérieure devra se régler principalement sur la position et l'étendue des glaces. Si elles vous permettent d'approcher des côtes occidentales du détroit, et de vous avancer au nord jusqu'à l'ouverture connue sous le nom de baie de sir James Lancaster, vous suivrez d'abord cette partie de côtes, et vous ferez tous vos efforts pour pénétrer jusqu'au fond de cette baie. Si elle forme un détroit s'ouvrant vers l'ouest, vous emploierez tous les moyens possibles, sans perdre de vue la sûreté des deux vaisseaux, pour le traverser et en reconnaître la direction et les communications. S'il aboutit à la mer du nord, vous vous dirigerez vers le détroit de Behring.

« Dans le cas où vous seriez assuré qu'il n'existe pas de passage dans cette ouverture, qu'elle est entourée de terre de toutes parts, ou bloquée par les glaces de manière à n'y pouvoir passer, vous ferez voile vers le nord, et vous reconnaîtrez de même l'ouverture nommée baie de l'alderman Jones. Si vous n'y trouvez pas de passage, vous ferez voile

vers celle de sir Thomas Smith, que Baffin décrit comme la plus large de toute la baie. Vous en examinerez toutes les parties, de même que de tous les détroits que vous y découvririez et qui pourraient conduire dans une autre mer. Si vous n'y trouvez pas de passage, vous reviendrez au sud de la baie de Baffin, et vous chercherez à passer par le détroit de Cumberland, ou par toute autre ouverture qui pourrait vous conduire dans les mers baignant les côtes orientales ou septentrionales de l'Amérique. De quelque manière que vous pénétriez dans ces mers, vous suivrez les côtes, au nord ou à l'ouest, jusqu'au détroit de Behring.

« Nous avons supposé jusqu'ici, qu'à votre arrivée dans le détroit de Davis, la navigation vers le nord se trouvera praticable. Dans le cas contraire, et si vous trouvez la mer, dans la partie occidentale du détroit, tellement chargée de glaces qu'il soit difficile et dangereux pour les vaisseaux d'avancer jusqu'à la baie de Lancaster, alors vous tâcherez de reconnaître d'abord le détroit de Cumberland, ou toute autre ouverture qui paraîtrait pouvoir vous conduire vers les côtes orientales de l'Amérique, plutôt que de perdre du temps et de mettre les vaisseaux en danger ; ce qui pourrait arriver si vous persistiez trop opiniâtrément à vouloir gagner la baie de Lancaster. Si en arrivant dans le détroit de Davis vous ne pouviez faire voile dans la partie occidentale

de cette mer, vous êtes libre de chercher à gagner la baie de Lancaster ou le détroit de Cumberland, en prenant une route plus à l'est, si l'état des glaces et d'autres circonstances vous y déterminent. Ainsi, quoique nous vous désignions la marche que nous désirons que vous suiviez, vous voyez que définitivement nous la laissons à votre discrétion, bien entendu que vous ne perdrez jamais de vue qu'un important objet de l'expédition est de reconnaître la baie de Lancaster, et ensuite celles de Jones et de Smith si vous ne trouviez pas de passage à l'ouest dans la première.

« Si vous réussissez à en trouver un, il faudra marcher le plus promptement possible vers le détroit de Behring, sans vous arrêter pour reconnaître aucune partie des côtes septentrionales de l'Amérique; et si vous traversez heureusement ce détroit, dans le cas où vous penseriez pouvoir le faire sans courir le risque d'être enfermé par les glaces sur cette côte, vous toucherez au Kamtchatka pour remettre au gouverneur russe des duplicata de tous les journaux tenus à bord des deux bâtimens, en le priant de les envoyer par terre à Saint-Pétersbourg, pour que de là on les fasse passer à Londres. Du Kamtchatka, vous vous rendrez aux îles Sandwich, ou à Canton, ou dans tel autre lieu que vous jugerez convenable pour radouber les vaisseaux, et procurer des rafraîchissemens aux équipages. Si, pen-

dant le séjour que vous y ferez, vous trouvez quelque occasion pour l'Angleterre, vous enverrez de nouveaux duplicata des journaux. Vos vaisseaux radoubés, et vos équipages rafraîchis, vous ne perdrez pas de temps pour revenir en Angleterre par telle route que vous jugerez convenable.

« Si, à quelque époque que ce soit de votre voyage, et surtout après avoir doublé l'extrémité nord-est de l'Amérique, la saison se trouvait assez avancée pour que les vaisseanx ne pussent tenir la mer sans danger, à cause des longues nuits et des glaces, et que la santé de vos équipages, l'état des vaisseaux, et toutes les circonstances concourussent à vous faire prendre la résolution de passer l'hiver dans ces régions, vous ferez tous vos efforts pour découvrir un port où vos navires puissent être à l'abri et en sûreté pendant cette saison. Si vous jugez convenable de prendre ce parti, et que vous trouviez des habitans Esquimaux ou Indiens, près de l'endroit où vous passerez l'hiver, vous chercherez, par tous les moyens possibles, à gagner leur amitié en leur faisant des présens qui puissent leur être utiles ou agréables. Vous aurez pourtant soin de vous tenir en garde contre toute surprise, et vous prendrez à cet effet toutes les précautions convenables.

« Vous tâcherez de les engager, par quelque récompense payable comme vous le jugerez à propos,

à porter une relation de ce que vous aurez fait et de votre situation, à l'un des établissemens de la compagnie de la baie d'Hudson, ou de celle du nord-ouest, avec une invitation pressante de la faire passer en Angleterre par la voie la plus prompte.

« Dans une entreprise de cette espèce, il est indispensable de laisser bien des choses à la discrétion de l'officier commandant, et comme le but de l'expédition vous a été pleinement expliqué, et que vous avez déjà l'expérience de la nature de ce service (1), nous sommes convaincus que nous ne pouvons mieux faire que de vous laisser le soin de décider, quand vous serez sur les lieux, dans le cas où vous ne pourriez effectuer le passage cette année, s'il convient de passer l'hiver sur la côte pour réaliser l'année suivante les espérances que vos observations pourraient vous avoir fait concevoir, ou de revenir en Angleterre pour nous en rendre compte, sans oublier le vif intérêt que nous prenons à votre santé, à votre sûreté, et à celle des matelots et officiers composant votre équipage, et faisant entrer en considération si l'avantage de partir l'année suivante, d'un point avancé, ne serait pas contrebalancé par les souffrances que vous auriez à endurer pendant

(1) M. Parry, alors lieutenant, commandait, en 1818, un des deux bâtimens sous les ordres du capitaine Ross, chargé de la mission. *Note du traducteur.*

l'hiver, et par le manque des rafraîchissemens que vous trouveriez en Angleterre.

« Nous croyons devoir vous recommander de ne pas souffrir que les deux vaisseaux placés sous vos ordres, se séparent, à moins d'accident ou de nécessité absolue; d'avoir des communications sans réserve avec le commandant du *Griper;* de lui accorder toute confiance; de l'informer de la teneur générale des ordres que vous avez reçus, ainsi que de vos vues et de vos intentions pour les exécuter, afin que le service puisse profiter de la réunion de vos efforts, et que si vous veniez à vous séparer forcément, ou qu'il vous arrivât quelque accident à vous-même, le lieutenant Liddon ait l'avantage de connaître jusqu'au dernier moment tous vos projets et toutes vos vues pour accomplir d'une manière satisfaisante cette intéressante entreprise.

« Nous vous recommandons aussi de vous communiquer mutuellement le plus souvent possible toutes les observations faites à bord de chacun des deux navires, afin que chaque découverte scientifique faite par l'un, puisse profiter à l'autre, et augmenter la chance de leur conservation.

« Nous avons fait mettre à bord des deux bâtimens une grande variété d'instrumens précieux dont vous serez responsable, et dont la liste vous sera

remise. Nous avons aussi, sur la recommandation du président et du conseil de la société royale, ordonné qu'on reçoive à bord de l'*Hécla* le capitaine Sabine qu'on nous a désigné comme un homme très-instruit dans l'astronomie, l'histoire naturelle, et diverses autres branches de connaissances, pour qu'il vous aide à faire toutes les observations qui peuvent tendre à perfectionner la géographie, la navigation, et en général toutes les sciences. Entre autres sujets de recherches scientifiques, vous dirigerez surtout votre attention vers la variation et l'inclinaison de l'aiguille aimantée, et sur l'intensité de la force magnétique. Vous tâcherez de reconnaître jusqu'à quel point l'aiguille aimantée peut être affectée par l'électricité atmosphérique, et quel effet l'aurore boréale peut produire sur l'électromètre et l'aiguille magnétique. Vous tiendrez un registre exact de la température de l'air et de celle de la mer à diverses profondeurs et à la surface, etc.

« Vous n'oublierez pas que, quoique la découverte d'un passage conduisant de l'océan Atlantique dans la mer Pacifique soit le principal but de cette expédition, il n'est guère moins intéressant de reconnaître la position exacte des différens points des côtes occidentales de la baie de Baffin, et de faire des observations sur l'influence magnétique existant dans ces parages, qu'on suppose si voisins d'un des grands pôles magnétiques de la terre, et

en général sur tout ce qui peut être utile à l'histoire naturelle, à la géographie, etc., dans des régions si peu connues. Nous vous chargeons donc de donner une attention soutenue à tous ces points, et d'y fixer celle de tous les officiers sous vos ordres.

« Pour déterminer la force des courans existant dans les mers Boréales, et pour que nous ayons plus de chances d'apprendre où vous êtes, lorsque vous aurez passé le 65e degré de latitude, vous aurez soin de jeter fréquemment à la mer, et une fois par jour quand vous serez dans un courant reconnu, une bouteille bien bouchée, contenant la date du jour où elle sera lancée, et la position qu'occupera le vaisseau. Vous donnerez au commandant du *Griper* ordre d'en faire autant, en cas de séparation. Dans ce dessein nous avons fait placer sur chaque bâtiment des imprimés contenant une invitation en plusieurs langues à quiconque trouvera une de ces bouteilles, de prendre des mesures pour nous en faire passer le contenu.

« Quoique vous ne deviez pas vous détourner du but principal de votre voyage, tant qu'il vous sera possible d'avancer, cependant lorsque vous serez arrêtés par les glaces, ou que vous trouverez nécessaire d'approcher des côtes soit du continent, soit de quelques îles, vous ferez lever avec soin les vues des baies, des hâvres, des promontoires, etc., et

dresser des cartes autant que vous le pourrez. Vous serez aidé à cet égard par les lieutenans Beechey et Hopper dont les talens en ce genre nous dispensent d'attacher des dessinateurs de profession à l'expédition.

« Vous prendrez tous les moyens possibles pour recueillir et conserver tous les échantillons des règnes animal, minéral, et végétal, que vous pourrez sans inconvénient placer à bord des vaisseaux. Vous ferez faire des dessins corrects des plus grands animaux, pour en accompagner et en expliquer la description. En cela, comme en tout ce qui concerne les sciences, nous espérons que vous serez puissamment secondés par le capitaine Sabine.

« Dans le cas où un accident irréparable arriverait à l'un des deux bâtimens, vous en ferez passer les officiers et l'équipage à bord de l'autre, et vous continuerez votre voyage ou reviendrez en Angleterre, selon que les circonstances vous paraîtront l'exiger. Il est entendu qu'en pareil cas, les officiers et l'équipage du navire abandonné, continueront à remplir leurs devoirs à bord de l'autre, chacun suivant son rang. Si c'était l'*Hécla* qui se trouvât hors de service, vous prendriez le commandement du *Griper*. Si un malheureux accident vous arrivait à vous-même, le lieutenant Liddon prendrait celui de l'*Hécla*, et donnerait celui du *Griper* au premier officier après lui, par rang d'ancienneté. Enfin si, pen-

dant le cours de votre voyage, une maladie ou quelque autre cause vous mettait hors d'état de continuer à mettre à exécution ces instructions, vous en chargeriez l'officier ayant le commandement en second après vous.

« Le gouvernement de sa majesté ayant confié au lieutenant Franklin le commandement d'une expédition chargée de reconnaître la côte septentrionale de l'Amérique, depuis l'embouchure de la rivière des mines de cuivre d'Hearne (1), il est à désirer, si vous touchez cette côte, d'y laisser quelque preuve de votre passage, avec la date et les autres circonstances que vous jugerez convenables pour que le lieutenant soit informé que vous y avez abordé. Vous en ferez autant partout où vous relâcherez sur cette côte, en érigeant une perche garnie d'un pavillon, ou quelque autre marque qu'on puisse distinguer de loin, et en enterrant au pied une bouteille dans laquelle vous enfermerez un extrait de ce que vous aurez fait et de ce que vous comptez faire. Le lieutenant Franklin a reçu de pareilles instructions.

« En exécutant la mission qui vous est confiée,

---

(1) C'est par terre, en partant des établissemens de la baie d'Hudson, que le lieutenant Franklin fait ce voyage, dont le résultat n'est pas encore connu.

Note du traducteur.

vous saisirez toutes les occasions qui pourront s'offrir d'instruire notre secrétaire de vos progrès. A votre retour en Angleterre, vous vous rendrez immédiatement devant nous pour nous rendre un compte détaillé de votre voyage; et avant de quitter votre vaisseau, vous aurez soin de vous faire remettre par les officiers, sous-officiers et autres personnes à bord, tous les journaux qu'ils auront pu tenir, comme aussi les cartes et dessins qu'ils auront pu faire, et que vous mettrez sous enveloppe cachetée. Vous donnerez ordre au lieutenant Liddon d'en faire autant; et il sera fait ensuite de ces journaux, cartes et dessins, tel usage que nous jugerons convenable.

« Arrêté le 1er mai 1819.

« *Signé*, MELVILLE, G. MOORE, G. COCKBURN.

« Par ordre de leurs seigneuries. *Signé*, CROKER. »

---

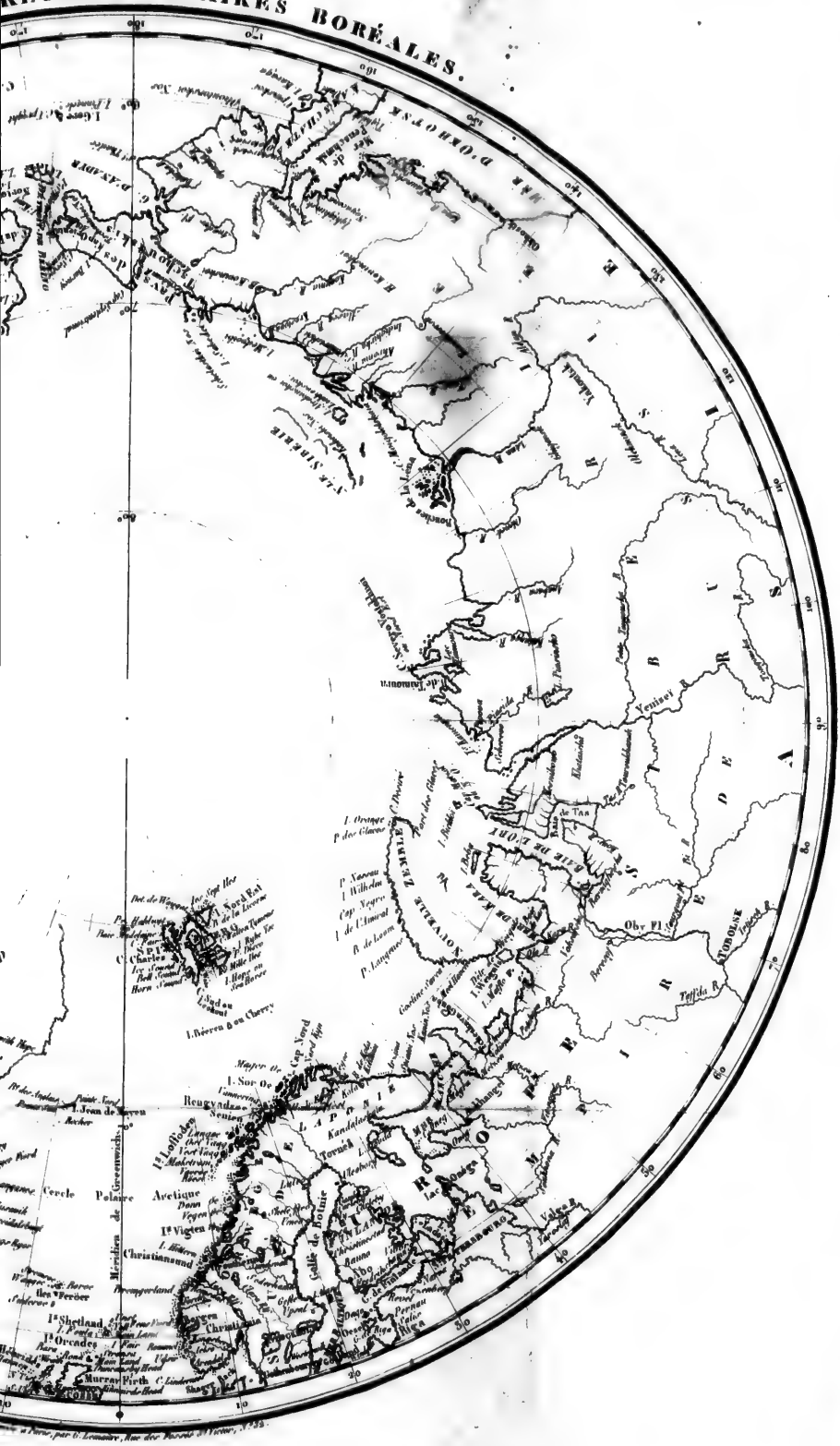
t s'of-
ès. A
ez im-
ompte
votre
mettre
bonnes
tenir,
faire,
. Vous
ire au-
rtes et
able.

KBURN.

KER. »

CARTE DES RÉGIONS POLAIR

RÉGIONS POLAIRES BORÉALES.


Cercle Polaire Arctique
Meridien de Greenwich
Reugyadaz
Christianssund
Drontheim
Gulf de Bothnie
Riga
Murray Firth
Obr Fl.
Yenisei R.
Tobolsk
Tessida R.
Valga R.
Kandalaksch
Tornea
Kola
Ladoga
Onega
Ladoga
Kiaksha
Ustyug
Kasan
Tobolsk
Tessida R.
Valga R.
Riga
Murray Firth
Christianssund
Drontheim
Reugyadaz
Kola
Tornea
Kandalaksch
Onega
Ladoga
Kasan
Tobolsk

CA
GRO
Cap Farewell
Cap Dorset
Mt. St. Elie
Lac Winnipeg
Lac Lamarche
Lac Orford
Lac Greenville
Lac Mistassini
Lac Kaniapiskau
Lac Mistassini
Lac Nottaway
Lac Chibougamau
Lac Kaniapiskau
Lac Nottaway
Lac Chibougamau
Lac Mistassini

VOYAGE

POUR DÉCOUVRIR UN PASSAGE

AU NORD-EST.

CHAPITRE PREMIER.

*Départ d'Angleterre.— Terre engloutie de Buss. — Cap Farewell. — Glaces. — Obstacles qu'elles opposent aux deux vaisseaux. — Vaches marines ou morses. — Ours blanc. — Danger que court l'*Hécla. *— Traversée de la barrière de glaces. — Arrivée sur la côte occidentale de la baie de Baffin. — La mer s'y trouve libre. — Baleines. — Baie de la Possession. — Excursion à terre. — Caractère du pays.*

Dans la soirée du 8 mai 1819, les deux vaisseaux partis de Deptford jetèrent l'ancre au Nore. Je remis au lieutenant Liddon une copie entière des instructions de l'amirauté, et je

fixai divers endroits de rendez-vous, en cas de séparation forcée. Le 10 on paya aux matelots et aux soldats de marine l'arriéré de leur solde et trois mois en avance, et le lendemain à dix heures du matin nous mîmes à la voile. Le vent étant bon, l'*Hécla*, au coucher du soleil, avait trois milles d'avance sur le *Griper*. Voyant le jour suivant qu'il continuait à rester en arrière, je le remorquai, et nous jetâmes l'ancre le même soir dans la rade d'Yarmouth. Dans la matinée du 14, l'*Hécla* toucha la pointe occidentale du banc de Sheringham, mais sans qu'il en résultât aucune avarie.

Pendant un calme que nous éprouvâmes dans la soirée du 19, nous prî.. es plusieurs belles morues (*Gadus Morhua* et *Gadus Carbonarius*); ce fut le dernier poisson frais que nous eûmes pendant notre voyage. Le 20, nous fûmes encore obligés de remorquer le *Griper*, ce qui nous était arrivé plusieurs fois les jours précédens, et dans la soirée, nous doublâmes la pointe septentrionale des Orcades.

Les maîtres les plus expérimentés des bâtimens faisant la pêche du Groënland, recommandant de traverser l'océan Atlantique pour se rendre dans le détroit de Davis par la latitude de 57° 30′ à 58°, je dirigeai notre

marche en conséquence. Je jetai à la mer le 22 une bouteille bien bouchée, conformément aux instructions de l'amirauté, et j'en fis autant tous les jours, à l'exception du temps où les vaisseaux étaient enfermés dans les glaces (1).

Le 27 nous avançâmes un peu vers le nord pour passer sur l'endroit où le lieutenant Pickersgill, le 29 juin 1776, sonda à une profondeur de trois cent vingt à trois cent trente brasses. Mais nous ne trouvâmes pas de fond, avec une sonde de mille vingt brasses.

Le 30, à une heure et demie après midi, nous entrâmes dans les parages où est marquée *la terre engloutie de Buss* sur la carte de Steel, et dans le cours de cette journée et de la sui-

---

(1) Une des bouteilles que nous avions ainsi jetées à la mer dans notre précédent voyage, a été trouvée dans la baie de Killala en Irlande, à la fin de mars 1819. D'après la date du papier qu'elle contenait, et la situation du vaisseau, à l'instant où elle fut jetée à la mer, il paraît qu'elle avait fait mille quatre-vingt milles en dix mois, ce qui est un peu plus de trois milles par jour.

Il est presque inutile d'ajouter qu'avant de lancer une bouteille à la mer, on la ferme avec un bouchon de liége, qu'on cachète ensuite en cire. On y attache en outre un morceau de toile de coton blanche, afin qu'on la remarque plus aisément. FISHER.

vante, nous jetâmes plusieurs fois la sonde, et toujours sans trouver de fond (1).

Du 1 au 12 juin nous éprouvâmes une sé-

---

(1) La première mention qu'on trouve de cette terre est dans les fragmens de journaux et lettres de Nicolo et Antonio Zeno, navigateurs vénitiens, de la fin du quatorzième siècle. Ils parlent d'une grande île qu'ils nomment Frieslande, située au sud de l'Islande; mais leur relation est si confuse et si imparfaite, qu'il est impossible de bien connaître la situation des lieux dont ils parlent, et quelques écrivains ont même été jusqu'à considérer leurs voyages comme fabuleux.

Près de deux siècles se passèrent sans qu'on entendît parler de l'île de Frieslande; mais son existence fut rappelée par un des vaisseaux de Martin Frobisher, lors de son troisième voyage, qui, en 1578, trouva une grande île couverte de bois sous la latitude de 57° 30′. Ce bâtiment se nommait le *Buss*, d'où cette île reçut le nom de terre de Buss. C'est, je crois, la dernière mention qu'on trouve de cette île mystérieuse, sur les ruines prétendues de laquelle nous fîmes voile le 27. Nous profitâmes d'un calme pour sonder avec soin et à plusieurs reprises à la hauteur où le lieutenant Pickersgill trouva, en 1776, un banc qu'on regarda comme le reste de la terre de Buss; mais nous ne trouvâmes pas de fond à mille cent vingt brasses. La carte de Steel reculant ce banc de quelques degrés à l'ouest, nous sondâmes de nouveau le 31, dans la position où elle le place,

rie continuelle de vents contraires, et de temps défavorable, de sorte que nous ne fîmes que peu de progrès vers l'ouest. Le 13, nous trouvâmes un léger courant qui portait vers le sud. Nous vîmes, le même jour, des troupes nombreuses de ces oiseaux que les marins nomment poules du cap (*procellaria puffinus*) dans l'idée qu'on ne les trouve que près du cap Farewell. Dans le fait je ne me souviens pas d'en avoir vu dans aucune autre partie du détroit de Davis, ni dans la baie de Baffin.

Le 15, une brise s'éleva de l'est, et nous

---

mais sans plus de succès. Les hydrographes peuvent donc en toute sûreté l'effacer à l'avenir des deux situations qu'on lui a attribuées jusqu'ici.

Le premier juin, nous vîmes, pour la première fois, quelques mouettes arctiques, (*larus parasiticus*) que les Danois nomment *stroudt-jager*, ou « chasseur aux ordures; » et nos pêcheurs, *dirty Allen*, ou « Allen le malpropre. » Tous ces noms prennent leur origine de la fausse idée que cet animal vit des excrémens d'oiseaux de la même famille, mais de plus petite taille, qu'on le voit poursuivre dans les airs. Il ne les poursuit que pour les forcer à lâcher la proie qu'ils tiennent dans le bec, et dont il s'empare avec une dextérité merveilleuse, à l'instant où ils la laissent échapper.

FISHER.

vîmes inopinément la terre à une grande distance, plein nord. Ce ne pouvait être que la terre des environs du Cap Farewell, dont la longitude, par nos chronomètres, étant la même que celle du vaisseau, étoit 42° 56′ 41″, c'est-à-dire à peu près la même que celle donnée dans les tables de Moskelyne, de Mendoza-Rios, et de Robertson, et dans la Connaissance des temps; se trouvant ainsi à deux ou trois degrés de la position qui lui est assignée dans la plupart des cartes. Cela explique une remarque que font communément les marins employés à la pêche de la baleine; ils disent qu'ils rencontrent toujours ce cap en arrivant de l'est plutôt qu'ils ne s'y attendent; ce qu'ils attribuent naturellement à l'effet d'un courant venant de l'ouest. Si la latitude du cap Farewell est reculée vers le nord jusqu'à 59° 37′ 30″, ce qui est le terme moyen de neuf autorités différentes, nous devions en être alors à plus de 40 lieues. Il n'est nullement impossible que la côte escarpée du Groënland soit visible d'une pareille distance, et il est à propos de remarquer qu'au moment où nous la vîmes, l'état de l'atmosphère était précisément celui qu'on dit le plus favorable pour apercevoir les objets de très-loin, c'est-à-dire immédiatement après la pluie, quand l'humidité de l'atmosphère en augmente la transparence.

Dans la soirée du 17, nous remarquâmes que la couleur de l'eau était d'un vert moins foncé que celle de l'océan en général, et le lendemain matin nous lui trouvâmes une teinte brunâtre. Nous rencontrâmes le même jour les premières glaces flottantes que nous eussions encore vues, et bientôt nous vîmes quelques montagnes de glace. Une bonne brise venant de l'est nous porta à l'ouest-nord-ouest, à travers des glaces détachées; nous découvrîmes la côte du Groënland à la distance de douze à treize lieues. L'eau ayant conservé les trois jours suivans la même couleur d'un brun sale, nous en attribuâmes la cause au mélange d'eau douce provenant de la fonte des neiges et des glaces.

Dans la matinée du 24, nous vîmes une longue chaîne de montagnes de glace s'étendant dans un espace de plusieurs milles, de nord-quart-d'ouest en sud-quart-d'est. En nous en approchant nous reconnûmes que l'intervalle qui les séparait était rempli par d'énormes glaçons; au delà, du côté de l'ouest, on n'apercevait que des glaces.

Le temps étant presque calme dans la matinée du 25, on mit en mer toutes les chaloupes pour remorquer les deux bâtimens à travers les glaces, du côté de l'ouest. Nous avançâmes sans beaucoup de difficulté jusqu'à quatre

heures après midi ; mais alors un vent assez vif s'élevant de l'est, réunit si rapidement les glaces détachées à travers lesquelles nous venions de passer, qu'à peine avions-nous eu le temps de reprendre les chaloupes à bord, quand nous nous trouvâmes complétement enfermés dans les glaces. La mer libre que nous venions de quitter, était à environ quatre milles de nous du côté de l'est, tandis qu'à l'ouest on ne voyait qu'un immense champ de glace dont on ne pouvait apercevoir la fin. Il est impossible de se figurer une position plus fâcheuse que celle d'un vaisseau bloqué de manière que tous les efforts du monde ne sauraient changer la position de la proue d'un seul degré du compas.

Le 26 quelques officiers s'étant promenés sur la glace à un mille ou deux des navires, crurent y apercevoir les traces d'un traîneau, mais comme ils ne virent aucuns vestiges d'hommes ni de chiens, il est probable qu'ils s'étaient trompés.

Le 27, nous vîmes à peu de distance une grande baleine noire : (*balæna mysticetus*) c'était la première que nous eussions encore aperçue. Ces cétacés s'enfoncent ordinairement dans la mer la tête la première, déployant leur énorme queue fourchue sur la surface de l'eau. Mais les glaçons étaient trop

serrés pour que cette manœuvre lui fût possible, et elle fut obligée de s'enfoncer en sens inverse, au grand amusement de ceux de nos marins qui étaient habitués à la navigation de ces mers.

Le 28 un grand ours blanc s'approcha du *Griper*, et fut tué par l'équipage, mais il tomba dans la mer entre les glaçons; il avait sans doute été attiré par l'odeur de quelques harengs qu'on faisait griller en ce moment. Ces animaux ont l'odorat très-fin, et les bâtimens faisant la pêche du Groënland emploient souvent ce moyen pour les attirer.

Le 29, nous étions encore dans la même position, toujours entraînés avec la glace vers le sud 23° ouest. Dans le cours de cette journée, nous vîmes la terre au nord 69° ouest, à environ treize lieues de distance. Du haut du grand mât elle semblait un groupe d'îles situées à l'entrée du détroit de Cumberland. Le 30 la glace commença à se briser autour des vaisseaux; après deux heures de travail, nous réussîmes à faire avancer l'*Hécla*, à peu près de sa longueur, du côté de l'est, le seul où la mer fût libre, et les glaces continuant à s'ouvrir, nous parvînmes enfin à nous en tirer.

Après avoir échoué ainsi dans notre pre-

mière tentative pour approcher de la côte occidentale, je consultai les pilotes que nous avions à bord, et qui étaient tous des maîtres de bâtimens pêcheurs, sur les moyens à adopter pour y réussir. L'un deux pensa qu'il fallait retourner d'un ou deux degrés vers le sud; l'autre fut d'avis qu'il fallait remonter à la latitude de Mont Raleigh, dans la partie la plus resserrée du détroit de Davis. J'adoptai cette opinion comme étant plus conforme à la teneur de mes instructions, et nous côtoyâmes les glaces, en avançant vers le nord-est, dans l'espoir d'y trouver quelque ouverture.

Le 4 juillet, nous étions presque au milieu de la partie la plus étroite du détroit de Davis qui, en cet endroit, n'a pas plus de cinquante lieues de largeur, sous la latitude de 66° 50′ 47″ et la longitude de 57° 47′ 56″. Davis en revenant de son troisième voyage ne lui en donne que quarante. Il dit ailleurs: « sous la latitude de 67 degrés, je pouvais voir l'Amérique à ma gauche, et la Désolation (le Groënland) à ma droite. » On avait beaucoup douté de la vérité de cette remarque, mais les observations faites pendant notre expédition de 1818, en déterminant la position géographique des deux côtes

vues ainsi par Davis, ont servi à confirmer l'exactitude de ce célèbre navigateur.

Dans la journée du 6, on tua un assez grand nombre d'oiseaux (*uria brunnichii*) qui servirent au dîner des officiers et de l'équipage. Nous aperçûmes une troupe de vaches marines ou morses (*trichecus rosmarus*) sur un glaçon, et les gens de notre chaloupe réussirent à en tuer une. Ces animaux sont ordinairement couchés l'un sur l'autre, serrés ensemble comme un troupeau de porcs; ils sont si stupides qu'ils se laissent approcher jusqu'à la distance de quelques pas avant de songer à se lever. Une preuve que le principe de la vie est difficile à détruire chez le morse, c'est que celui qui fut tué en cette occasion se débattit violemment pendant environ dix minutes après avoir été harponné, et entraîna la chaloupe l'espace de quinze à vingt toises, quoique le fer du harpon lui eût percé les deux oreillettes du cœur. On mit la graisse en tonneau pour en faire de l'huile à brûler pour l'hiver (1).

---

(1) Ces animaux étaient alors au nombre de cinq, mais les quatre autres ne cherchèrent pas à secourir leur compagnon, comme c'est leur usage. J'en remarquai un qui avait perdu une de ses défenses, chose d'autant moins surprenante qu'ils s'en servent pour s'é-

Jusqu'au 10, les glaces furent toujours assez serrées pour nous empêcher de nous avancer vers l'ouest, et nous continuâmes à marcher au nord. Le 10 un brouillard fort épais nous obligea à redoubler d'attention, car nous avions vu à peu de distance d'énormes montagnes de glace. Cependant ces masses immenses produisent toujours une réflexion de

---

lever sur la glace, et qu'alors tout le poids de leur corps s'y trouve suspendu. On dit qu'ils les perdent aussi dans leurs combats avec l'ours blanc. Celui qui fut tué pesait mille quatre cents livres; la longueur de son corps était de dix pieds trois pouces anglais, et celle de ses défenses de cinq pouces. Le poil qui couvrait son corps était court; sa couleur, sur le dos, d'un bai foncé, qui s'affaiblissait sur les côtés, et encore davantage sous le ventre, où l'on voyait un mélange de blanc.

Quelques navigateurs ont représenté la chair du morse comme fort bonne. Avec toute la déférence possible pour leur opinion, je crois qu'une nécessité absolue peut seule déterminer à en manger. On trouve d'abord sous la peau une couche de graisse d'environ deux pouces d'épaisseur, sous laquelle est une chair noire, assez semblable à celle de la baleine, et dont l'odeur est si fétide, que nos chiens n'y voulurent pas toucher. Nous en fîmes cuire le cœur, et il est juste d'avouer qu'on ne le trouva pas mauvais, mais nous pouvions à peine nous persuader qu'il n'exhalait pas la même odeur que le corps de l'animal. FISHER.

lumière suffisante pour qu'un navigateur puisse les apercevoir d'assez loin et les éviter, si la mer est calme.

Le 11 un grand ours blanc ayant passé près de nous sur un glaçon, une chaloupe se mit à sa poursuite et l'on réussit à le tuer et à s'en emparer. Ces animaux coulant à fond dès qu'ils sont mortellement blessés, il faut quelque dextérité pour leur jeter une corde à nœud coulant autour du cou et les amener à soi; c'est ce que les marins habitués à la pêche du Groënland font avec beaucoup d'adresse. Leurs barques portent ordinairement deux ou trois cordes roulées, ce qui, non-seulement, leur assure plus de stabilité, mais, quand on sait s'en servir, rend plus difficile à l'ours de mettre la patte sur le plat-bord, ce qu'il tâche ordinairement de faire. Nos chaloupes au contraire étant plus légères et d'un abordage plus facile, j'ai vu plus d'une fois un ours sur le point d'en prendre possession. Il faut donc beaucoup de précaution pour attaquer ces animaux féroces. Une pique d'abordage est l'arme la plus sûre à cet effet, car la lance dont se servent les pêcheurs de baleine perce difficilement leur peau, et la balle ne produit guère plus d'effet, à moins que le coup ne soit tiré de très-près.

Dans l'après-midi, les glaces s'accumulè-

rent autour de nous en si grande quantité, que nous fûmes obligés de cingler à l'est pour éviter d'y être enfermés.

Du 12 au 15, nous eûmes toujours un épais brouillard; il se congelait en tombant, et un matin nous fîmes tomber des cordages et des voiles plusieurs tonneaux de glaçons, en les secouant, pour pouvoir manœuvrer plus facilement le vaisseau. Je crois que l'espèce de dépôt formé ainsi par ces brouillards ne contribue pas peu à augmenter la masse des champs et des montagnes de glace.

Nous recueillîmes le 14 quelques beaux échantillons de l'espèce de mollusque (*clio boréalis*) que les marins nomment « manger de baleine » et dont on voyait un grand nombre à fleur d'eau.

Le 16, tandis que nous continuions à suivre les bords de la glace, par un bon vent du sud-ouest, nous vîmes le *Brunswick*, bâtiment pêcheur de Hull, qui s'avançait vers le sud. Il passa assez près du *Griper* pour être hélé, et le maître informa le lieutenant Liddon qu'il avait laissé le 11, vers le 74e degré de latitude, une grande flotte de bâtimens pêcheurs auxquels il avait été impossible de pénétrer plus au nord. Nous avions été arrêtés de la même manière, et à la même hauteur, lors de notre voyage de 1818, ce qui rend assez

probable que le même obstacle existe tous les ans dans ces parages à cette époque de l'année. L'expérience acquise par les bâtimens pêcheurs a prouvé depuis long-temps qu'un navire éprouve plus ou moins de difficulté à remonter le détroit de Davis, selon la saison dans laquelle il en fait la tentative. Pendant la première quinzaine de juin, il est rare qu'il puisse s'avancer beaucoup au delà de l'île de Disco, (du 69e au 70e degrés) ; vers le 20 du même mois, il arrive ordinairement à la hauteur de la grande ouverture, nommée baie du nord-est, et à la fin de juin, les glaces lui permettent, mais non sans difficulté, d'atteindre les trois îles de Baffin, qui sont situées immédiatement au delà du 74e degré. Depuis cette époque jusques vers la fin d'août, les obstacles qu'opposent les glaces diminuent presque de jour en jour ; de sorte, que s'il n'a d'autre but que de s'avancer vers le nord, autant que possible, dans la baie de Baffin, sans égard à la pêche des baleines, il y a tout lieu de croire qu'un vaisseau entrant dans le détroit de Davis le 1er juillet, arrivera jusqu'au 74e ou 75e degré, sans être arrêté par les glaces, et peut-être même sans voir la terre avant d'avoir atteint une haute latitude.

Le 17, les bords de la glace paraissant plus rompus que de coutume, je me déterminai à

y faire entrer nos vaisseaux, et nous nous dirigeâmes vers l'ouest; mais nous nous trouvâmes tellement entourés de glaces qu'il était impossible de manœuvrer; nous fûmes obligés de nous amarrer à un énorme glaçon, sur lequel nous trouvâmes plusieurs trous remplis d'eau fraîche, dont nous fîmes provision. Il est bon de remarquer qu'à partir de cette époque, on ne se servit que d'eau de neige à bord des deux navires. Pendant l'été on en trouvait abondamment sur les glaçons et les montagnes de glace, et pendant l'hiver on faisait fondre la neige dans des chaudières. La facilité de se procurer ainsi de l'eau fraîche est un avantage particulier à la navigation de ces mers, et important peut-être pour la conservation de la santé, quand le scorbut est la maladie la plus à craindre. Nous avions fait environ douze milles vers l'ouest, mais dans la soirée nous reconnûmes l'impossibilité de pénétrer plus avant, et nous fûmes obligés de revirer à l'est.

Le lendemain à midi nous rencontrâmes un banc de glaces flottantes qui se trouvait à angles droits avec le champ de glace que nous côtoyions, et qui nous barrait le passage. Sa largeur excédait à peine cent cinquante toises et il nous fallut cinq heures de travail constant pour le traverser; exemple des retards

qu'un navire peut éprouver dans un pareil voyage. Dans la soirée une de nos chaloupes fut renversée par les glaces, heureusement l'équipage se trouva sur les glaces sans autre mal que d'être bien mouillé.

Le 20 à midi nous nous aperçûmes qu'un courant au sud sud-ouest entraînait le vaisseau vers une grande montagne de glace, et qu'un énorme glaçon venant du même côté menaçait de nous placer entre ces deux écueils. On mit sur-le-champ toutes les chaloupes en mer pour remorquer le navire, et presque à l'instant où nous venions de doubler la montagne, nous vîmes s'y briser le glaçon dont les débris l'entourèrent de toutes parts. Le temps fut tellement chargé de brouillards toute la journée qu'il nous fallut la plus grande attention pour éviter les nombreuses montagnes de glace que nous rencontrions. Le lendemain j'en comptai quatre-vingt-huit grandes du nid de corbeau (1) et un grand nombre de plus petites. Comme j'avais atteint le 73e degré de latitude sans trouver un seul passage dans la glace, et ne voulais pas m'éloigner

(1) Nom que les Anglais donnent à une espèce de guérite circulaire placée au haut du grand mât, dans laquelle est stationné un homme de garde, pour diriger le vaisseau à travers les glaces, et avertir quand il voit une baleine.

davantage de la baie de sir James Lancaster ; en continuant à remonter vers le nord, je résolus d'essayer de nouveau de forcer cette barrière, espérant trouver la mer libre sur la côte occidentale, comme nous l'avions trouvée lors du voyage précédent. Je me confirmai dans cette détermination, en me rappelant les obstacles sérieux que nous avions alors rencontrés dans les environs de la baie du Prince-Régent, qui nous avaient occasionné plus de retards et de dangers que nous n'en avions éprouvé partout ailleurs. Nous entrâmes donc dans les glaces qui, pendant les deux premiers milles, ne consistaient qu'en fragmens détachés et peu considérables, mais dont le volume et l'épaisseur augmentèrent ensuite considérablement. Nous ne fîmes que très-peu de chemin le 22, et vers le soir nous fûmes entièrement bloqués sans que d'aucun côté l'on aperçût une goutte d'eau du haut du grand mât. Nous nous amarrâmes à un énorme glaçon.

Lorsqu'un bâtiment se trouve ainsi entouré de tous côtés par les glaces, il lui est avantageux de s'amarrer au plus gros corps de glace qu'il peut trouver, parce qu'il est plus assuré de conserver sa situation, la dérive de la glace étant moindre en proportion de son épaisseur sous l'eau. D'ailleurs, ces montagnes conservent presque toujours une petite étendue d'eau sous

leur vent, par suite de la dérive plus prompte des glaces détachées et des glaçons. Il arrive ainsi qu'un navire finit quelquefois par se trouver en mer libre, toutes les glaces flottantes étant entraînées au delà de la montagne.

Dans la matinée du 24, les glaces offrant quelques ouvertures à l'ouest, nous nous hâtâmes d'en profiter, et après onze heures d'un travail pénible, nous n'avions avancé que d'environ quatre milles; après quoi nous nous plaçâmes pour la nuit dans une espèce de baie naturelle, formée dans un glaçon. Le jour suivant, nous fîmes encore un demi-mille, et nous nous trouvâmes de nouveau entourés par les glaces, et obligés de nous amarrer une seconde fois à un glaçon.

Le 26, nous vîmes, à peu de distance, quelques passages étroits qui s'étaient ouverts vers l'ouest. Le lieutenant Liddon avait réussi à avancer d'environ cent cinquante toises; mais l'*Hécla* était toujours bloqué. Le 27, à trois heures du matin, un mouvement subit dans les glaces opéra presque notre dégagement; une langue, peu large, mais très-épaisse, était le seul obstacle qui nous restât à vaincre: on mit à l'œuvre toutes les scies, et après sept heures d'un travail pénible, nous entrâmes dans le canal d'eau libre qui s'étendait du côté de l'ouest.

Favorisés par un bon vent de sud-est quart de

sud, nous fîmes assez de progrès, mais non en ligne droite, étant forcés de cingler tantôt au nord, tantôt à l'ouest. Ici la nature de la glace était changée, car nous trouvâmes de grands glaçons dont la formation était évidemment récente, et qui, n'ayant qu'une épaisseur de quatre à six pouces, se brisaient par le seul choc du vaisseau dont ils ne retardaient presque pas la marche, et qui voguait à raison de cinq milles par heure. Mais à onze heures du soir, le passage se rétrécit considérablement, et une demi-heure après, nous nous trouvâmes encore une fois bloqués. On eut de nouveau recours à la scie, et après plusieurs heures de travail, le lendemain, à trois heures et demie du matin, il nous fut possible d'avancer; mais à peine avions-nous fait un demi-mille, que nous retombâmes dans le même embarras, et nous n'en sortîmes qu'à quatre heures après midi. Nous ne rencontrâmes plus ensuite que des glaces détachées qui ne nous opposèrent pas de bien grands obstacles, et nous nous flattâmes d'avoir surmonté toutes les difficultés qui s'opposaient à notre arrivée dans la baie de sir James Lancaster. La largeur de cette barrière de glaces, qui occupe le milieu de la baie de Baffin, et qui n'avait jamais été traversée dans cette latitude dans la même saison, était de quatre-vingts milles. J'ai détaillé avec une exactitude peut-être un peu minu-

tieuse nos efforts pour la traverser, afin de faire voir combien il est nécessaire de persévérer, de ne pas se laisser décourager par le manque de succès, et de ne pas craindre d'entrer dans les glaces, de peur d'y être bloqué. En profitant de chaque petite ouverture qui se présente, je crois qu'avec un vaisseau fortement construit et d'un port convenable, on peut réussir presque en toute saison à traverser cette barrière sous cette latitude; mais je dois avouer en même temps que si nous n'eussions été favorisés par de bons vents du sud-est, il nous aurait fallu plusieurs jours de plus pour effectuer ce passage.

Le 29, l'eau était si libre que les vaisseaux avaient ce mouvement de tangage qu'on sent si rarement dans les régions polaires, et que nous accueillîmes avec joie, comme un indice que nous allions être tout-à-fait hors des glaces. A midi nous étions sous la latitude de 73° 51′17″, et nous sondâmes, sans trouver de fond, à une profondeur de trois cent dix brasses. Enfin, à six heures du soir, toutes les glaces avaient disparu, et nous voguions dans une mer libre de tout obstacle.

Le 30, nous vîmes quelques montagnes de glace, les seules que nous eussions aperçues depuis que nous avions laissé les glaces à l'est. Le *Griper* retardant notre marche, nous le prîmes à la remorque. Il semblait alors que

nous fussions dans le quartier général des baleines : le nombre en était si grand, que je donnai ordre qu'on les comptât pendant chaque quart, et il s'en trouva quatre-vingt-deux dans le cours de la journée. M. Allison, qui avait été maître d'un bâtiment pour la pêche du Groënland, les trouva en général de grande taille, et remarqua qu'une flotte de pêcheurs aurait pu faire son chargement dans ces parages en peu de jours.

C'est, je crois, une idée assez commune parmi les marins qui s'occupent de la pêche du Groënland, que la présence des glaces est indispensable, pour que l'on puisse trouver des baleines. Cependant nous n'avions pas aperçu de glaces de toute cette journée, et jamais nous n'avions vu un si grand nombre de ces cétacés.

A cinq heures et demie du soir, nous vîmes les terres élevées de la baie de la Possession; nous avions à l'ouest la baie de sir James Lancaster, et l'expérience que nous avions acquise dans notre premier voyage, nous donnait lieu de croire que nous avions encore devant nous les deux meilleurs mois de l'année pour la navigation de ces mers. Cette considération et la vue magnifique des hautes montagnes de Byam-Martin, qui nous rappelaient fortement les événemens de l'année précédente, nous remplissaient d'espérance. Nous étions arrivés à l'entrée

de la baie de Lancaster un mois plus tôt qu'en 1818, quoique nous eussions mis à la voile quinze jours plus tard ; ce qui provenait entièrement de la confiance que me donnait l'expérience de mon premier voyage : je savais que je trouverais la mer libre à l'ouest de la barrière de glaces qui occupe le milieu de la baie de Baffin. Sans cette confiance, c'eût été presque un trait de folie que de vouloir se frayer un chemin à travers une masse de glace si compacte, quand nul indice n'annonçait qu'au delà on trouverait la mer ouverte.

Bientôt après, nous découvrîmes le pavillon qui avait été érigé sur la montagne de la Possession, lors de notre premier voyage. Tout l'équipage monta sur le pont, et revit ce drapeau avec le même plaisir qu'on éprouve en retrouvant une ancienne connaissance.

Le sol derrière la baie de la Possession, descend par une pente douce vers la mer ; la vue est bornée par des montagnes au nord et au sud, hautes de cinq à six cents pieds, et par d'autres plus élevées qui forment le fond du tableau ; celles-ci sont couvertes de neiges, mais tout le reste n'en présente que des vestiges. Le lit du fleuve qui coule dans cette vallée, a, en beaucoup d'endroits, plusieurs centaines de toises de largeur, et quelquefois trente à quarante pieds de profondeur ; mais il ne contenait alors

qu'une très-faible quantité d'eau. Le moyen terme de sa largeur n'excédait pas quarante pieds; près de l'embouchure elle n'avait que trois ou quatre pieds de profondeur. Dans toutes les parties des régions polaires où nous avons débarqué, cette même disproportion entre le lit des rivières et la quantité d'eau qui y coule, s'est présentée à nos yeux.

On avait ramassé en 1818 dans le lit de ce fleuve, quelques morceaux d'écorce de bouleau; cela pouvait faire penser qu'on trouverait du bois dans l'intérieur; je chargeai en conséquence M. Fisher d'avancer dans le pays avec quelques hommes, tandis que nous attendions le *Griper* qui n'était pas encore arrivé. En même temps, le capitaine Sabine et moi, nous nous occupâmes à examiner la nature et les productions du sol sur le rivage.

M. Fisher, de retour au bout de quelques heures, me rapporta qu'il avait remonté le fleuve pendant trois ou quatre milles; qu'il tournait alors vers le sud-ouest : il n'avait aperçu aucun indice qui pût faire croire que l'intérieur du pays fût boisé. Il avait trouvé, non loin de la mer, un morceau d'os de baleine de deux pieds dix pouces de longueur, sur deux pouces de largeur, percé avec beaucoup de régularité le long d'un des bords; ce morceau avait, sans aucun doute, fait partie d'un traîneau d'esqui-

maux. Comme cette circonstance indiquait que la côte avait été naguère visitée par des esquimaux, nous en conclûmes que c'était eux qui avaient laissé les morceaux d'écorce que nous avions trouvés en 1818. D'un autre côté, d'après l'état où se trouvait l'os de baleine, il semblait avoir été là depuis quatre à cinq ans : et comme le pavillon que nous avions placé l'année précédente, subsistait encore, il paraissait évident que personne n'était venu en ce lieu depuis que nous l'avions quitté. M. Fisher ne trouva de neige dans aucune partie de la vallée qu'il parcourut, et le fait suivant semble indiquer qu'il était tombé très-peu de neige et de grésil, depuis un an. A peu de distance du rivage, il reconnut des traces de pied humain ; elles semblaient encore si fraîches, qu'il les attribua d'abord à des naturels ; mais, en les examinant plus attentivement, il y reconnut l'empreinte de nos souliers qui s'était parfaitement conservée depuis onze mois (1).

Les seuls animaux que nous ayons vus dans cet endroit, furent un renard, un corbeau, (*cor-*

---

(1) J'eus d'autant moins de doutes à cet égard, qu'on apercevait distinctement l'impression du talon du soulier, et que les bottes dont se servent les esquimaux n'en ont point. D'ailleurs si quelques esquimaux étaient venus en cet endroit depuis nous, ils se seraient empa-

vus corax), des pluviers à collet (*charadrius hiaticula*), des ortolans de neige (*emberiza nivalis*), et une abeille sauvage (*apis alpina*). On remarqua aussi sur un terrain humide des traces d'ours, et celles d'un animal à pieds fourchus, probablement le renne. On trouva dans la vallée des touffes de mousse et de gazon, principalement dans les endroits qui, par leur position, doivent conserver plus long-temps l'eau provenant de la fonte des neiges. M. Fisher qui eut occasion d'examiner quelques-uns des rochers, les croit composés principalement de basalte. On remarqua dans la vallée une grande quantité de pierre à chaux, et quelques morceaux de granit, de quartz, de feldspath, de trapp et de grès

---

rés du mât qui soutenait le pavillon ; car, d'après ce que nous avions vu l'année précédente, rien ne pouvait être à leurs yeux d'un aussi grand prix qu'un morceau de bois de cette dimension. FISHER.

CHAPITRE II.

Entrée dans le détroit de Lancaster. — Les montagnes Croker qu'avait cru voir, en 1818, le capitaine Ross, n'existent point. — Forme singulière des rochers sur la côte septentrionale.—Baleines chantantes.—Entrée dans le détroit du Prince Régent sur la côte méridionale.—Irrégularité de l'aiguille aimantée. —Les boussoles ne peuvent plus servir.— Retour dans le détroit de Lancaster. — Narwhals.—Iles du prince Léopold.—Détroit de Barrow. — Canal de Wellington sur la côte septentrionale.

Nous étions sur le point d'entrer dans cette grande ouverture, baie ou détroit, devenue célèbre par les opinions opposées auxquelles elle a donné lieu. Elle était particulièrement intéressante pour nous, comme étant le point sur lequel nos instructions appelaient notre attention d'une manière plus spéciale. On concevra donc aisément combien nous désirions que le vent d'ouest, qui soufflait le 1er août, vînt

à changer. Nous vîmes plusieurs baleines dans le cours de cette journée, et M. Allison remarqua que c'était la seule partie de la baie de Baffin, où il en eût vu de jeunes.

Dans la soirée du 2 août, nous vîmes, pour la première fois, les deux côtés du détroit; les deux rives opposées offraient une différence remarquable. Celle du sud consistait en montagnes hautes et escarpées, complétement couvertes de neige, excepté dans la partie inférieure, tandis que celle du nord se dessinait d'une manière moins rude, et offrait comparativement peu de neige, ce qui était dû probablement à la différence de hauteur des deux côtes. Dans la matinée du 3, nous étions entre les caps Warrender et Osborn, et nous eûmes une bonne vue du monument de sir George Hope, montagne noirâtre et remarquable qui n'est pas située dans une île, comme on l'avait cru lors du premier voyage.

Favorisés enfin par un vent d'est attendu avec tant d'impatience, nous fîmes force de voiles vers l'ouest. Il serait difficile de peindre l'anxiété qui régnait sur toutes les physionomies, tandis que nous avancions rapidement dans le détroit. Pendant tout le reste du jour, les mâts furent couverts d'officiers et d'hommes de l'équipage, et un observateur désintéressé, si quelqu'un avait pu l'être en cette occasion, se serait

amusé à voir avec quel empressement on recevait sur le tillac les rapports que faisaient ceux qui descendaient du nid de corbeau. Tout, jusqu'alors semblait favorable à nos espérances.

Vers six heures du soir, nous aperçûmes, entre le cap Castlereagh et des terres situées plus à l'ouest, une ouverture que nous nommâmes détroit de l'amirauté. Nous vîmes tout autour divers points de terre, mais nous en étions trop éloignés pour nous assurer qu'elles fussent contiguës et qu'elles formassent une baie.

Cependant la terre se montrait sur la rive opposée, au nord et à l'ouest du cap Warrender. On y distinguait plusieurs promontoires dont le plus remarquable fut nommé le cap de Pateshall. Nous donnâmes le nom de Croker à la grande baie dans laquelle il s'avance et que je nomme une baie, quoique la vitesse de notre marche ne nous ait pas permis de reconnaître si elle était complétement environnée de terre. Il n'est donc nullement improbable qu'on y trouve quelque jour un passage conduisant du détroit de sir John Lancaster dans la mer du Nord.

A minuit, nous nous trouvâmes presque hors de toute incertitude sur la question de savoir si nous étions dans une baie ou dans un détroit. Nous avions atteint la longitude de 83° 12'; les deux côtes étaient encore à une distance de plus de treize lieues l'une de l'autre, et l'on n'a-

percevait aucune apparence de terre à l'ouest.

Le 4 à midi, étant sous la latitude de 74° 15′ 53″ et la longitude de 86° 30′ 30″, d'après les chronomètres, nous passâmes devant deux ouvertures auxquelles nous donnâmes les noms de Burnet et de Straton, la terre qui les séparait paraissant être une île. Les rochers qui bordent toute cette côte septentrionale, jusqu'après l'ouverture à laquelle nous donnâmes le nom d'Hobhouse, ont une forme très-extraordinaire. Ils sont stratifiés horizontalement, larges à la base, se rétrécissant graduellement jusqu'au sommet, et ressemblent, de loin, à des fortifications que l'art aurait élevées. Près du cap Fellfoot, ces couches horizontales sont placées de manière qu'on les prendrait pour deux étages de batteries [illegible] l'une sur l'autre à égales distances, avec beaucoup de régularité. Ce cap paraît terminer cette côte; n'apercevant ni terre ni glaces au delà, nous commençâmes à nous flatter que nous étions entrés dans la mer polaire, mais à six heures du soir la terre parut en face de nous, ce qui nous donna beaucoup d'inquiétude. Ce n'était pourtant qu'une petite île des deux côtés de laquelle la mer était parfaitement libre. Nous revîmes aussi la terre au delà du cap Fellfoot, à l'ouest duquel est une grande baie à laquelle je donna le nom de Maxwell. Nous découvrîmes une seconde île derrière la première; je la nomma

île du prince Léopold. Nous rencontrâmes le soir des glaces qui gênèrent considérablement notre marche (1).

Le 5 à dix heures et demie, j'essayai de dé-

---

(1) Dès le 2 août, le nid de corbeau ne fut pas un instant sans observateurs qui cherchaient à découvrir les montagnes de Croker (a); car telle était l'anxiété générale, qu'on voulait apercevoir ce qu'on ne croyait pas exister, quand on en était encore trop loin pour pouvoir le distinguer, quand même son existence eût été véritable. La question fut enfin décidée, le surlendemain, de la manière que j'avais toujours cru qu'elle le serait; il fut prouvé qu'il n'existe aucune terre dans le détroit de sir John Lancaster à l'endroit où l'on avait prétendu en voir l'année précédente; car le 4, à midi, nous étions à 3° de longitude au delà de l'endroit où les montagnes Croker sont marquées sur la carte du dernier voyage. Je ne rappellerai pas ici les argumens qu'on a employés pour prouver que le détroit de Lancaster était le lieu où l'on devait le plus espérer de trouver un passage au nord-ouest, ce serait avoir l'air de vouloir triompher de ceux qui ont eu le malheur de se tromper. FISHER.

(a) Dans le voyage fait en 1818, à la baie de Baffin, le capitaine Ross étant entré dans le détroit de Lancaster, prétendit l'avoir trouvé bloqué par des montagnes qu'il nomma Croker, et donna l'ordre de retourner en Angleterre. Il est bon de remarquer, que de tout son équipage, il fut le seul à qui ces montagnes apparurent. *Note du traducteur.*

couvrir s'il existait quelque courant, et je n'en trouvai aucun; mais une heure auparavant le lieutenant Liddon, à bord du *Griper*, en reconnut un portant à l'est et dont la vitesse était en raison de neuf milles par jour. Plusieurs des officiers et des hommes de l'équipage se mirent sur des chaloupes pour donner chasse à des baleines blanches, dont le nombre était considérable, mais elles ne se laissaient pas approcher, et plongeaient toujours avant qu'on en fût à trente ou quarante toises. Selon M. Fisher elles avaient en général de dix-huit à vingt pieds de longueur; il les avait entendues plusieurs fois produire un son aigu presque semblable à celui d'un harmonica mal joué. Ce son s'entendait plus distinctement quand elles nageaient sous la chaloupe, lors même qu'elles étaient à plusieurs pieds sous l'eau, mais il cessait entièrement dès qu'elles paraissaient à la surface (1).

---

(1) Tandis que nous poursuivions ces baleines blanches (*beluga*), je remarquai une chose qui me parut assez extraordinaire, et que je n'ai pu expliquer d'une manière satisfaisante. Elles faisaient entendre une espèce de sifflement fort intelligible quand elles étaient sous la surface de l'eau, et le seul son que j'y puisse comparer, est celui qu'on produit en passant un doigt mouillé autour des bords d'un verre. On l'entendait très-distinctement quand elles montaient vers la surface

Nous vîmes pour la première fois un ou deux bancs de Narwhals, *(Monodon Monoceros)* que les marins nomment licorne de mer.

Dans la soirée du 6, nous entrâmes dans un grand bras de mer sur la rive méridionale, dont l'entrée n'avait pas moins de dix lieues de largeur. La côte occidentale qui s'étendait au sud-ouest, aussi loin que nous pouvions la suivre des yeux, était tellement encombrée de glaces, qu'il nous fut impossible d'en approcher. Nous fûmes donc obligés de faire voile entre les glaces et la côte orientale où se trouvait suffisamment d'eau libre.

Depuis le moment où nous étions entrés dans le détroit de sir James Lancaster, la lenteur des boussoles et leur irrégularité, causée par l'attraction du fer du vaisseau, s'étaient augmentées rapidement et uniformément, à mesure que nous avancions vers l'ouest, au point que depuis deux

---

de l'eau, c'est-à-dire environ une demi-minute avant qu'elles parussent; mais il cessait dès qu'elles avaient la tête hors de la mer. Nos matelots s'en amusaient tellement qu'ils s'exhortaient à ramer vigoureusement pour arriver à l'endroit où ils supposaient quelque baleine, afin, disaient-ils, « d'entendre la chanson des baleines. » Ce bruit ne ressemblait pourtant guère à une chanson; mais les matelots ne sont pas toujours très-heureux dans leurs comparaisons. FISHER.

jours nous avions été obligés de renoncer aux observations journalières que nous faisions pour déterminer, à bord des vaisseaux, la variation de l'aiguille. Cette irrégularité devint de plus en plus marquée à mesure que nous avancions vers le sud. Il était donc évident qu'un changement matériel avait eu lieu dans l'inclinaison ou la variation de l'aiguille, et peut-être dans ces deux phénomènes, depuis les dernières observations que nous avions eu occasion de faire; ce qui rendait fort probable que nous approchions très-près du pôle magnétique. Cette supposition se confirma le 7, quand nous vîmes que l'aiguille des meilleures boussoles se dirigeait constamment vers la tête du vaisseau, et que celles des autres restaient indifféremment dans la position où elles se trouvaient placées. Les boussoles, à partir de cette époque, ne nous furent donc plus d'aucune utilité pour notre navigation, et nous les reléguâmes dans le magasin du charpentier.

Néanmoins, comme je désirais faire toutes les observations magnétiques possibles, nous débarquâmes sur le rivage oriental avec les instrumens nécessaires, sous la latitude de 72° 45′ 15″, et la longitude de 89° 41′ 22″, d'après les chronomètres. L'inclinaison de l'aiguille fut de 88° 26′ 42″, et sa variation de 118° 23′ 37″ à l'ouest. L'aiguille magnétique, quoique n'étant

plus soumise à l'influence du fer du vaisseau, avait si peu de pouvoir, qu'il fallait sans cesse frapper l'instrument avec la main pour la faire marcher.

Le rivage était couvert de sable et de pierres; le sol paraissait plus sauvage et plus stérile que tout ce que nous avions encore vu des régions arctiques. La seule apparence de végétation qu'on vît, étaient çà et là quelques touffes d'herbe rabougrie, et une ou deux espèces de saxifrage et de pavot: le terrain était pourtant si humide en bien des endroits, qu'on pouvait à peine marcher. Rien n'annonçait des habitans. A quelque distance de la côte, on trouva une partie des vertèbres d'une baleine, mais elle y avait probablement été portée par les ours dont on voyait les traces sur la terre humide. On ne vit d'autres oiseaux que quelques gelinottes blanches *(tetrao lagopus.)*

Le détroit augmentant de largeur, à mesure que nous avancions, nous nous flattions de trouver un passage à l'ouest. La côte occidentale inclinait plus que jamais vers l'ouest, et l'on ne voyait pas de terre au sud-ouest, quoique l'horizon fût si clair, qu'on aurait pu l'apercevoir de dix à douze lieues. Il nous parut donc qu'on pourrait reconnaître un jour, que les terres qui bordent ce détroit des deux côtés, sont des îles. Mais comme il était alors entièrement couvert

de glaces entre lesquelles il n'était pas prudent de chercher à se frayer un passage, et que d'ailleurs la saison commençait à s'avancer, je me déterminai à retourner au nord, dans l'espoir de trouver le canal, entre les îles du Prince Léopold et la baie Maxwell, moins encombré de glaces. Nous avions fait dans ce détroit cent vingt milles vers le sud, et je ne doute pas que des vaisseaux ne puissent y pénétrer plus avant, en profitant de toutes les ouvertures que peuvent fournir les glaces, si l'on juge qu'une connaissance plus approfondie de cette partie du globe vaille le temps qu'il faudrait nécessairement y donner. Il est probable qu'on découvrira quelque jour qu'il existe une communication entre ce détroit et la baie d'Hudson, soit par le large canal nommé le Welcome de sir Thomas Rowe qui n'a pas encore été reconnu, soit par la baie Répulse qui n'a pas été examinée d'une manière satisfaisante (1).

---

(1) Dans la soirée du 11, pendant que nous étions amarrés à un glaçon, plusieurs narwhals parurent autour du bâtiment, et nous réussîmes, sans beaucoup de peine, à en harponner un. Malgré sa pesanteur, nous parvînmes à le tirer à bord, mais il nous fut impossible de le peser. En le comparant avec le morse que nous avions tué quelque temps auparavant, je crois qu'il ne devait pas peser plus de deux tonneaux. Sa corne avait quatre pieds deux pouces de longueur; cinq pouces et demi de

La fête du Prince Régent étant arrivée pendant que nous étions dans ce grand détroit, nous lui en donnâmes le nom.

---

circonférence à la racine, et deux pouces trois cinquièmes, à son extrémité. Le bout en avait été évidemment cassé; ce qui avait diminué la longueur de la corne probablement d'environ six pouces. Elle partait de la mâchoire inférieure en ligne parallèle avec le corps. On ne voyait sur la supérieure aucune apparence de corne ou de protubérance, comme on assure en avoir souvent vu à ces poissons. On dit que les femelles n'ont jamais de cornes, et il arrive souvent que les marins, pour éviter le paiement des droits, déclarent aux douanes, en rentrant en Angleterre, qu'ils n'ont pris que des licornes femelles. Sa longueur, depuis la racine de la corne jusqu'à la fourche de la queue, était de treize pieds cinq pouces et demi. Les yeux étaient petits, eu égard à la taille du poisson, et enfoncés. Leur forme, ou pour mieux dire, celle des paupières, était un triangle dont chaque côté avait environ trois quarts de pouce. L'organe de l'ouïe était si petit, que nous fûmes quelque temps avant de le découvrir; l'orifice en était à peine suffisant pour y introduire une petite sonde. La queue du narwhal est horizontale comme celle de tous les cétacés, et de même que les nageoires, consiste en graisse couverte de peau. Ce poisson diffère de tous les autres sous tous les rapports, si ce n'est par la forme, et l'élément dans lequel il vit. Le docteur Shaw l'a nommé avec raison « mammifère à forme de poisson. » FISHER.

Nous eûmes souvent à lutter contre les glaces avant de rentrer dans le détroit de Lancaster, mais nous étions trop accoutumés à de pareils obstacles pour qu'ils pussent nous décourager. Le 17 dans la soirée nous vîmes pour la première fois un cap assez remarquable formant la pointe nord-est de l'entrée du détroit du Prince Régent; je le nommai le cap d'York. Un peu à l'est du cap Fellfoot nous vîmes six bandes de neiges fort singulières près du sommet du rocher; on peut les apercevoir de très-loin du côté du sud. Ces bandes de neige, qui doivent leur conformation à celle du rocher, étaient encore dans le même état lorsque nous repassâmes en cet endroit l'année suivante. Il est donc probable qu'elles présentent le même aspect dans tous les temps, ou du moins dans cette saison de l'année, et par conséquent elles méritent quelque attention comme point de reconnaissance.

N'ayant aucun espoir d'avancer d'un seul mille à l'ouest dans les environs des îles du Prince Léopold, je me déterminai le 18 à regagner la côte septentrionale, et après avoir traversé une barrière de glaces, avec l'aide d'un bon vent d'est, nous nous trouvâmes à neuf heures du soir dans une eau libre à peu de distance de la côte. Nous avions à minuit assez de clarté pour pouvoir lire et écrire.

Le 19, nous passâmes en face d'un détroit auquel je donnai le nom d'Hobhouse. Nous en découvrîmes plusieurs autres le lendemain, mais plus petits, ainsi que quelques îles que le temps ne nous permettait pas d'examiner.

Dans la matinée du 21, étant à la hauteur d'un promontoire que je nommai le cap de Hurd, on trouva dans la mer un morceau de bois qui semblait être le bout d'une vergue de chaloupe, ce qui donna lieu à beaucoup de conjectures. Déjà on en concluait que l'honneur d'être entrés les premiers dans la partie de la mer où nous faisions voile ne nous appartenait pas, quand un matelot le reconnut pour l'avoir jeté à la mer environ quinze jours auparavant. Il ne put se rappeler précisément le jour, mais ce qu'il me dit fut suffisant pour me convaincre qu'il n'existe pas en ce lieu de courant constant et uniforme.

Le 22 nous entrevîmes la côte méridionale, sans pouvoir nous assurer si elle formait une ligne continue. Dans l'après-midi, le vent, soufflant de l'ouest, ralentit considérablement notre marche ; j'en profitai pour envoyer à terre une barque de chaque vaisseau avec les lieutenans Beechey et Hoppner. Ils déterminèrent la latitude à 74° 39′ 51″, la longitude à 91° 47′ 36″ 8‴, et la variation de l'aiguille aimantée à 128° 58′ 7″, à l'ouest. Les rochers

de cette partie de la côte étaient presque entièrement composés de pierre calcaire remplie de fossiles. La végétation y paraissait presque nulle, mais l'intérieur du pays ne peut être tout-à-fait stérile, puisqu'on vit beaucoup d'excrémens de rennes. On n'y aperçut d'autres oiseaux que la mouette (*larus argentatus*) et le goéland (*larus glaucus.*) On trouva un nid contenant les petits de ce dernier. Le lieutenant Beechey reconnut que la terre formant le dernier point que nous apercevions à l'ouest, était une île ; je lui donnai son nom.

Leur séjour à terre ne fut pas de longue durée, car une brise s'élevant de l'est m'obligea à leur faire le signal de revenir à bord. Dès qu'ils furent arrivés, nous voguâmes vers l'ouest, où tout contribuait à nous donner de nouvelles espérances. Nous vîmes que la terre que nous côtoyions, et qui, sauf quelques îles, nous avait parue contiguë, depuis la baie de Baffin, commençait à tourner considérablement vers le nord au delà de l'île de Beechey, laissant un grand espace ouvert entre cette côte et la terre éloignée à l'ouest, qui paraissait alors une île dont on voyait distinctement les deux extrémités au nord et au sud. Celle-ci était un promontoire remarquable, que je nommai le cap Hotham, et je donnai le nom de Cornwallis à l'île sur laquelle il se trouve. Nous décou-

vrîmes plusieurs autres promontoires, dont le plus au nord reçut le nom de Bawden. Entre ce cap et une île à l'ouest, nous trouvâmes une grande ouverture de plus de huit lieues de largeur, dans laquelle on ne pouvait découvrir ni terre, ni glace; je la nommai canal de Wellington. C'était là ce que nous attendions depuis long-temps avec grande impatience, car la continuité de la terre, du côté du nord, avait toujours été pour nous un sujet d'inquiétude, parce que nous avions à craindre qu'elle ne tournât au sud et se réunît à l'Amérique. Cette grande ouverture, libre de glaces, et bordée de terre des deux côtés, nous laissait peu de doute que la côte occidentale n'appartînt à une île; et chacun crut que nous étions enfin hors des terres qui forment la rive occidentale de la baie de Baffin, et que nous entrions dans la mer polaire. Plein de cette idée, je donnai au magnifique détroit par lequel nous étions arrivés de la baie de Baffin au canal de Wellington, le nom de mon respectable ami M. Barrow, sécrétaire de l'Amirauté, tant comme un témoignage particulier de mon estime, que comme une marque publique de la reconnaissance qui lui est due pour le zèle avec lequel il a toujours favorisé les découvertes au nord.

Quoique les deux tiers du mois d'août fussent déjà écoulés, j'avais lieu d'être satisfait

des progrès que nous avions faits jusqu'alors. Je calculais que la mer serait encore navigable pendant six semaines, et peut-être encore davantage, si l'état des glaces nous permettait de nous rapprocher du sud dans notre course à l'ouest. Nous avions donc devant nous une perspective encourageante. Nos provisions étaient abondantes, nos équipages pleins d'enthousiasme et de santé ; si la mer n'était pas entièrement ouverte, elle permettait du moins la navigation, et chacun avait uniformément résolu d'employer tous les moyens possibles pour réussir dans la mission importante qui nous était confiée.

CHAPITRE III.

Nouveaux obstacles que présentent les glaces. — Les côtes changent de nature. — Découverte de plusieurs îles. — Descente sur celle de Byam-Martin. — On y trouve des restes de huttes d'esquimaux. — Proximité du pôle magnétique. — La variation de l'aiguille aimantée passe de l'ouest à l'est. — Singulière méthode adoptée pour gouverner les deux vaisseaux pendant un brouillard. — Débarquement sur l'île Griffiths. — Traces de rennes et de bœufs-musqués. — Récompense nationale de 5,000 liv. ster. due aux deux bâtimens, pour avoir atteint le 110e degré de longitude. — Descente dans l'île Melville.

Un calme qui survint pendant la nuit du 22 au 23 août, nous retint stationnaires à la hauteur de l'île Beechey jusqu'à trois heures du matin. Une bonne brise s'étant alors élevée du nord, nous fîmes force de voile vers le sud, dans l'espoir de trouver un passage direct vers le détroit de Behring. Le canal de Wellington,

au nord, était aussi loin que la vue pouvait s'étendre, ouvert, et navigable, mais il coupait à angles droits la route que nous devions suivre, et comme il y avait au sud de l'île Cornwallis une ouverture de dix lieues de largeur au moins, je ne pouvais hésiter sur le choix. Si pourtant j'avais trouvé à l'ouest la mer obstruée par les glaces, et que le vent eût été favorable, je me serais probablement décidé à entrer dans ce canal; un degré de plus ou de moins vers le nord ne faisant que peu de différence dans la distance que nous avions à parcourir pour arriver au cap des glaces. Mais loin de nous trouver obligés à prendre ce parti, la rapidité de notre course dans le canal ouvert à l'ouest nous fit concevoir les plus belles espérances, d'autant plus qu'elle formait un contraste frappant avec les lenteurs auxquelles avait été exposée notre navigation dans ces mers. Qu'on juge donc combien nous fûmes contrariés, quand l'homme de garde au nid de corbeau nous avertit qu'une barrière de glace allait s'opposer à notre passage. En en approchant nous ne découvrîmes aucune ouverture; cependant, après que nous eûmes louvoyé environ pendant une heure, le lieutenant Beechey aperçut du haut du grand mât une langue de glaces de peu de largeur qui semblait composée de glaçons détachés, et vit qu'au delà

la mer était libre. L'*Hécla* parvint à s'y frayer un passage ; le *Griper* le suivit, et nous nous trouvâmes encore une fois dans une eau ouverte.

Nous remarquâmes alors que, depuis que nous avions quitté l'île de Beechey, un changement décidé avait eu lieu dans la nature de la terre que nous avions au nord. Les côtes voisines de cette île étaient hautes et escarpées, et celles que nous avions en vue s'aplanissaient vers la mer, et semblaient couvertes de sable. A deux heures après midi sous la longitude de 95° 7′, nous fûmes arrêtés par d'énormes glaçons qui nous forcèrent à virer de bord. Nous remontâmes vers le nord, mais sans être plus heureux, car nous vîmes que la glace s'étendait jusqu'au rivage, et qu'elle ne paraissait pas même s'en être détachée de toute cette saison. Nous retournâmes au sud ; la mer y était devenue plus navigable le long d'un champ de glace qui s'étendait vers l'ouest. Un fait qui n'est pas indigne de remarque, c'est que, depuis notre entrée dans le détroit de Lancaster, jusqu'au delà du 92me degré de longitude, où la terre au nord du détroit de Barrow cesse d'être continue, le vent avait constamment soufflé de l'est ou de l'ouest, qui est la direction des côtes de ce détroit. Quand donc nous sentîmes le 23 une brise venant du nord, nous regardâmes cette circonstance comme une nouvelle preuve que les

côtes, le long desquelles nous faisions voile, se composaient d'îles, que le vent soufflait entre les détroits qui les séparaient, et que par conséquent nous n'avions plus à craindre les obstacles que pouvait nous apporter une continuité de terre.

Après plusieurs efforts infructueux pour traverser les glaces qui s'opposaient à notre passage, nous fûmes enfin assez heureux pour y réussir, et à onze heures et demie du soir nous poursuivions notre marche vers l'ouest à travers des glaces détachées.

Un brouillard fort épais qui survint dans la matinée du 24, nous mit dans la nécessité, ou de compter sur la stabilité du vent pour diriger notre course, ou de rester stationnaires jusqu'à ce que le temps s'éclaircît. Nous préférâmes la première alternative, et nous avions fait ainsi quinze à vingt milles, quand le brouillard s'étant dissipé, nous vîmes par le soleil, que le vent ne nous avait pas trompés, et que pendant le reste de la nuit nous nous étions avancés vers l'ouest. Dans la journée du 24, nous aperçûmes encore trois îles au nord, ce qui acheva de nous prouver que nous étions environnés d'îles; le peu de profondeur de l'eau nous obligeait à de grandes précautions.

Le 25, nous découvrîmes trois autres îles. Depuis la matinée du 23, nous n'avions vu ni

baleines, ni narwhals, et de toute la journée du 26, nous ne vîmes pas une créature vivante. La mer était presque entièrement couverte d'une masse de glace compacte et non interrompue; mais nous avions le long de la côte un canal de largeur suffisante pour nous permettre d'avancer aussi vite qu'il était possible de le faire avec un vent défavorable. La dernière terre que nous avions en vue à l'ouest, était un cap auquel je donnai le nom de Cockburn.

Nous fîmes si peu de chemin pendant la nuit, et pendant le commencement de la matinée suivante, malgré le secours d'une bonne brise, que je dus penser que nous avancions contre une marée partant du cap Cockburn; mais comme il était de la plus grande importance de doubler ce cap avant qu'un changement de vent ne poussât les glaces sur le rivage, je ne jugeai pas à propos de m'arrêter pour vérifier ce fait. A trois heures après midi, les vaisseaux commencèrent à mieux marcher, ce qui me porta à croire que la marée avait cessé de monter.

Quand nous eûmes doublé le cap Cockburn, le temps était clair et serein, et quoique nous eussions au sud une ligne de glace, s'étendant d'est en ouest, parallèlement à la direction que nous suivions, et qu'on aperçût encore la terre à l'ouest, nous avions devant nous une si grande étendue d'eau libre de tout obstacle, et l'aspect

qui s'offrait du haut du grand mât, était si flatteur, que la chance d'une séparation me paraissant plus grande que jamais, je crus devoir donner au lieutenant Liddon de nouvelles instructions pour lui fixer des lieux de rendez-vous. A sept heures du soir, nous vîmes encore une autre île que je nommai Byam-Martin. Nous trouvâmes dans les environs beaucoup de glace de cette espèce que les matelots nomment « glace sale », et sur la surface de laquelle on trouve du sable, des pierres, et quelquefois de la mousse. Ces sortes de glaces doivent nécessairement s'être trouvées en contact avec la terre. En approchant de la pointe méridionale de cette île, les glaces ne nous permettant plus d'avancer, je gouvernai au nord-est dans l'intention de la doubler, et comme notre marche était fort lente, j'envoyai sur l'île le capitaine Sabine avec MM. Ross, Edwards et Fisher, pour y faire des observations. Quelques temps après, il survint un brouillard très-épais ; je craignis qu'ils ne pussent retrouver le vaisseau ; je fis tirer de temps en temps quelques coups de fusil, et j'éprouvai une grande satisfaction quand je les entendis répondre à ce signal.

Ils nous rapportèrent qu'ils avaient débarqué sur une rive sablonneuse près de l'extrémité orientale de l'île. Ils l'avaient trouvée moins stérile et au total plus intéressante qu'aucune autre

partie des régions polaires que nous eussions encore vues. Ils y avaient vu en quatre endroits différens, des restes d'habitations d'Esquimaux. Six d'entre elles, que le capitaine Sabine avait eu le temps d'examiner, étaient placées sur un sol uni et sablonneux, à côté d'un petit ravin voisin de la mer. Elles étaient construites en pierres grossièrement assemblées en forme circulaire, ou plutôt elliptique. Elles avaient de sept à dix pieds de diamètre. La construction de ces édifices, si l'on peut leur donner ce nom, était absolument semblable à celle des huttes d'été des Esquimaux que nous avions vus l'année précédente à l'île du Lièvre. Un plus petit cercle, également formé par des pierres, était attaché à chacune de ces habitations; il avait en général quatre à cinq pieds de diamètre, et c'était probablement l'endroit où ils faisaient du feu. La position de ces petits cercles, relativement à la hutte à laquelle ils appartenaient, n'était pas toujours la même, et d'après la mousse et le sable qui couvraient une partie des pierres inférieures, et notamment celles qui composaient le plancher, il était évident que ces demeures étaient abandonnées depuis plusieurs années (1). On vit en plusieurs endroits

(1) Ces six huttes étaient en ruines, et d'après leur état de délabrement il était impossible de conjecturer

des traces toutes récentes de rennes et de bœufs-musqués. On rapporta à bord la tête d'un de ces derniers animaux, et plusieurs bois des premiers. On trouva quelques restes de neige dans les situations abritées, mais les ravins qui

---

depuis combien de temps ces habitations avaient été abandonnées; mais cela n'était certainement pas arrivé récemment, car il n'en restait que les pierres qui en marquaient la situation et la grandeur, et d'après leur petit nombre, elles paraissaient n'avoir servi qu'à une résidence temporaire. Elles étaient toutes à peu près semblables, ayant environ douze pieds de longueur sur huit à dix de largeur. A l'extrémité de chacune d'elles était un réduit, d'environ trois pieds carrés, formé par quatre pierres placées de champ. Les marins qui ont vu les huttes des Esquimaux du Groënland, disent qu'il y a toujours au bout de leurs habitations, un petit réduit du même genre, dans lequel ils conservent leurs provisions. On peut conclure de cette circonstance que ces huttes ont été construites par quelque troupe d'Esquimaux dans une de leurs excursions. Ceux qui veulent leur donner une antiquité plus reculée, peuvent considérer cette île comme un des lieux de repos où s'arrêtèrent les Esquimaux, lors de leur émigration d'Asie dans le Groënland; car ceux qui habitent ce dernier pays ont une tradition d'après laquelle leurs ancêtres seraient originairement venus de l'occident. Quant à moi, la première des deux opinions me paraît la plus vraisemblable. FISHER.

étaient en grand nombre, prouvaient qu'ils avaient récemment servi de lit à des torrens considérables. Le fond en était humide et couvert d'une belle mousse et d'autres végétaux de même nature que ceux que nous avions trouvés dans l'intérieur des terres de la baie de la Possession. La base de cette île est du grès; on y vit aussi de beau granit et du feldspath rouge, dont on rapporta quelques échantillons à bord. On trouva un grand nombre de coquillages du genre des Vénus, incrustés dans le fond des ravins.

La latitude de l'endroit où l'on fit les observations, était 75° 9′ 23″, et la longitude par les chronomètres 105° 44′ 37″. L'inclinaison de l'aiguille aimantée était de 88° 25′ 58″, et sa variation qui, lors des dernières observations sous la longitude de 91° 48′, avait été de 128° 58′ à l'ouest, se trouva en ce lieu de 165° 50′ 9″ à l'est; de sorte qu'il était évident que dans notre passage de l'un à l'autre de ces méridiens, nous avions passé au nord du pôle magnétique, et traversé un de ces points du globe où la variation est de 180°. Ce point ne doit pas être éloigné du 100me méridien à l'ouest de Greenwich. Pressé d'atteindre le but de notre voyage, je n'osai sacrifier à cette recherche une partie du temps qui me restait.

La marée monta sur le rivage depuis midi

jusqu'à quatre heures et demie, moment où les chaloupes en partirent, et il était probable qu'elle avait encore à monter pendant une heure, à en juger par la marque des hautes eaux. M. Ross, en doublant la pointe près de laquelle on avait débarqué, eut contre lui un courant venant du nord. Nous avions reconnu à midi qu'il portait au sud à raison d'un demi-mille par heure. A quatre heures après midi, et presque au même endroit, nous trouvâmes qu'il se dirigeait vers le sud-sud-ouest, à raison de cinq huitièmes de mille par heure, de sorte qu'il paraît assez certain que le flux en cet endroit vient du nord.

Le brouillard fut encore très-épais le 29, et nous n'avions, pour diriger notre course, que les énormes glaçons dont nous côtoyions les bords, et dont nous avions auparavant reconnu la direction vers l'ouest. Tant que nous eûmes ce guide, nous voguâmes avec confiance, mais il finit par nous manquer, et nous nous trouvâmes dans une situation, peut-être sans exemple, depuis les premiers temps de la navigation. Nous avions au nord la terre; au sud, à ce que nous pensions, la glace: les boussoles ne nous étaient d'aucune utilité, et le soleil, obscurci par le brouillard, ne nous permettait pas de voir le *Griper* à la distance de plus d'un câble. Il ne nous restait que le vent pour diriger notre

course, en le supposant stable; et il était aussi plaisant que nouveau de voir le maître de quart manœuvrer le vaisseau en consultant le pénon.

Le 30, les glaces et le temps ne nous permettant plus d'avancer, nous passâmes la journée amarrés à un gros glaçon. Le lendemain, à neuf heures du matin, l'horizon s'étant éclairci, nous mîmes à la voile; mais nous ne tardâmes pas à être de nouveau enveloppés d'un brouillard qui pourtant ne fut pas assez épais pour nous empêcher d'avoir recours à l'expédient suivant, pour diriger notre marche. Le *Griper* nous suivait exactement sur la même ligne à environ un quart de mille de distance, et comme nous pouvions l'apercevoir, je donnai ordre au maître de quart de se tenir sur la poupe, et de manœuvrer le vaisseau de manière à toujours conserver une ligne droite entre les deux bâtimens. Le *Griper* en fit autant de son côté, et quelque ridicule que la chose puisse paraître, les deux navires se dirigèrent ainsi l'un par l'autre pendant environ dix milles. Alors, la profondeur de l'eau ayant changé tout à coup de cinquante brasses à vingt-trois, ce qui me fit croire que nous approchions d'une terre que nous ne connaissions pas, je jugeai qu'il ne serait pas prudent d'avancer davantage dans l'obscurité, et nous nous amarrâmes à un glaçon.

Le 1er septembre à quatre heures du ma-

tin, l'officier de quart vint m'avertir que l'état des glaces permettait le passage, et qu'il venait de s'élever un bon vent. J'ordonnai qu'on déployât sur-le-champ toutes les voiles, et qu'on se dirigeât vers l'ouest; il était fort aisé d'exécuter la première partie de cet ordre, mais la difficulté était de savoir d'où venait le vent. Nous ne pûmes imaginer aucun moyen pour décider cette question. Heureusement le soleil se montra à cinq heures, et nous reconnûmes que le vent soufflait du nord. A huit heures et demie, nous nous trouvâmes à quatre ou cinq milles d'une île que nous nommâmes Griffiths, et qui était à six ou sept lieues de celle de Byam-Martin : nous la regardâmes comme faisant partie du même groupe.

Le 2, à une heure du matin, nous aperçûmes une étoile : c'était la seule que nous eussions vue depuis plus de deux mois. Comme nous n'avancions que bien lentement, j'envoyai une barque à terre pour faire des observations, et tâcher de tuer des rennes. Nous descendîmes sur une rive basse et sablonneuse, et nous fûmes frappés de la ressemblance qui existait entre cette île et celle de Byam-Martin, quant à la nature du sol et des productions. La base en est de grès, mais nous y vîmes aussi des pierres à chaux en masses détachées sur la surface de la terre, et l'on y trouva même quelques mor-

ceaux de charbon de terre. Nos chasseurs ne furent pas heureux, car ils n'aperçurent que deux rennes, et ne purent en approcher. On vit pourtant une grande quantité d'excrémens de ces animaux et de bœufs-musqués, surtout dans les endroits où il y avait de la mousse, et l'on trouvait de temps en temps des espaces d'environ deux acres qui en étaient entièrement couverts. Il était évident que ces animaux venaient y paître, car ils y avaient laissé des touffes de leur poil et de leur laine. On ramassa plusieurs têtes de bœufs-musqués, et un matelot de l'*Hécla* apporta dans la chaloupe une corne de narwhal qu'il avait trouvée sur une montagne à plus d'un mille dans les terres, et qui devait y avoir été portée, soit par des Esquimaux, soit par des ours. On ne tua que quelques gelinottes blanches. Le sergent d'artillerie Martin et le domestique du capitaine Sabine, apportèrent sur le rivage quelques gros morceaux de bois de sapin qu'ils avaient trouvés presque enterrés dans le sable, à sept ou huit cents toises de la marque des plus hautes eaux, et à plus de trente pieds au-dessus du niveau de la mer. Rien n'annonçait que cette île eût été habitée. Les observations faites à deux cents toises du rivage nous donnèrent pour latitude 74° 58′, pour longitude, 107° 3′ 31″ 7‴, et la variation de l'aiguille aimantée fut de 151° 30′ 3″ à l'est.

Le lendemain un bon vent du nord favorisa notre marche, ce qui me fit d'autant plus de plaisir que j'avais remarqué que, depuis vingt-quatre heures, la principale masse des glaces se rapprochait du rivage. Le 4, nous découvrîmes une petite île basse et sablonneuse, située à l'entrée d'un grand canal que je nommai détroit de Bredport, et le même jour, à neuf heures et un quart du soir, nous eûmes la satisfaction de traverser le 110ème méridien à l'ouest de Greenwich, sous la latitude de 74° 44′ 20″, ce qui donna aux vaisseaux sous mes ordres, droit à la récompense nationale de cinq mille livres sterling, promise par un acte du parlement à ceux des sujets de sa majesté qui pénétreraient les premiers jusqu'à ce point dans l'intérieur du cercle polaire arctique. En mémoire du succès qui avait couronné jusqu'alors nos efforts, l'équipage nomma un promontoire que nous venions de doubler, le cap de la récompense (*bounty cape*). Le dernier point de terre que nous eussions en vue à l'ouest, était un cap peu élevé auquel je donnai le nom de Hearne, célèbre voyageur américain. Je cherchai à doubler ce cap, mais je vis à mon grand regret que la glace y touchait, quoiqu'un vent de terre venant du nord eût constamment soufflé depuis trente-six heures, et eût éloigné les glaces du rivage derrière nous. Cette cir-

constance prouvait ou que la glace touchait au fond de l'eau sur la côte, ou qu'il existait au sud quelque obstacle qui l'empêchait de se mouvoir dans cette direction.

Le 5, j'assemblai tout l'équipage de l'*Hécla*, et je lui annonçai officiellement qu'il avait droit à la récompense de cinq mille liv. ster. pour avoir traversé le 110me méridien (1). Je saisis cette occasion pour appuyer sur la nécessité de faire de nouveaux efforts pendant le peu de temps que la mer serait encore navigable, pour avancer de quelques degrés vers l'ouest, auquel cas j'étais convaincu que nous accomplirions notre entreprise avant la fin de la saison suivante. J'augmentai à cette occasion la ration ordinaire de viande, et j'y ajoutai une distribution de bière : j'en fis faire autant par le lieutenant Liddon à bord du *Griper*.

Le vent continuant à souffler du nord dans l'après-midi, et la glace nous opposant encore une barrière impénétrable, je me déterminai

---

(1) Cette récompense a été distribuée, en décembre 1820, dans les proportions suivantes. Le capitaine Parry 1000 liv. Le lieutenant Liddon 500 liv. Chaque officier 200 liv. Les sous-officiers de première classe 55 liv. Ceux de seconde classe 30 liv. Chaque homme de l'équipage 20 liv. ster. *Note du traducteur.*

à louvoyer sur la rive septentrionale de la baie, et, si j'y trouvais une rade passable, à y jeter l'ancre : c'est ce que nous fîmes à trois heures après midi, sur sept brasses, excellent fond de vase et de sable, à environ un mille et demi du rivage. Cette rade, que je nommai baie de l'*Hécla* et du *Griper*, met parfaitement à l'abri des vents, depuis l'est-nord-est en tournant par le nord jusqu'au sud-ouest, et c'était là partie la moins encombrée de glaces.

Dans la soirée, j'envoyai le capitaine Sabine et MM. Edwards et Nias sur le rivage, pour examiner la nature du pays et ses productions; ils revinrent à dix heures du soir; ils avaient débarqué sur une côte basse à l'ouest des vaisseaux, et avaient trouvé cet endroit nu et stérile. Ils avaient aperçu plusieurs volées de canards, des mouettes et quelques autres oiseaux de mer : ils avaient vu en plusieurs endroits des traces et des excrémens de rennes et de bœufs-musqués, et avaient recueilli quelques insectes de mer. Les rochers sont entièrement composés de grès, mais on y trouva quelques fragmens de granit, de silex et de charbon de terre. Cette île est la plus grande du groupe que nous venions de découvrir; je la nommai île Melville.

La baie de l'Hécla et du Griper fut le premier endroit où nous jetâmes l'ancre dans ce

voyage (1), circonstance qui nous frappa d'autant plus alors qu'elle semblait marquer l'instant où nous venions de traverser le 110eme degré de latitude. Dès que l'ancre fut assurée, nous arborâmes le pavillon britannique, et ce fut avec un vif sentiment de plaisir que nous le vîmes flotter pour la première fois dans des régions qu'on avait regardées jusqu'alors comme hors des limites du monde habitable.

---

(1) L'endroit où nous mouillâmes ce soir, doit, je crois, se nommer « la rade des mines de cuivre, » attendu qu'il se trouve sous la même longitude que l'embouchure du fleuve de ce nom, vue par M. Hearne.

FISHER.

CHAPITRE IV.

Navigation lente et pénible le long des côtes de l'île Melville. — Diverses excursions dans cette île. — Sept hommes de l'équipage du Griper y restent égarés pendant quatre-vingt-onze heures. — Lents progrès à l'ouest. — Dangers que courent les deux vaisseaux. — Impossibilité de tenir la mer plus longtemps. — Choix d'un hâvre pour y passer l'hiver. — On le nomme le hâvre d'hiver. — Canal de deux milles et un tiers, coupé dans la glace pour y faire entrer les deux vaisseaux.

Le vent continua à souffler avec force du nord dans la matinée du 6 septembre. Ne voyant aucune apparence de pouvoir doubler le cap de Hearne, j'envoyai à terre toutes les chaloupes des deux vaisseaux, pour en rapporter de la tourbe qu'on avait découverte près d'un petit lac à peu distance de la mer, afin d'économiser d'autant notre charbon. Elles

doublèrent la pointe où l'on avait débarqué la veille, et elles trouvèrent au delà, du côté du nord, un petit hâvre ayant une barre à l'entrée, qu'on nomma le hâvre de Fife. Le vent ayant diminué peu après midi, et un mouvement paraissant s'opérer dans les glaces près du cap Hearne, nous fîmes le signal de rappel et les chaloupes arrivèrent à deux heures. La tourbe qu'elles rapportèrent brûlait assez bien, mais nous en eûmes moins que nous l'avions espéré, attendu qu'on s'était mépris sur la distance à laquelle il fallait l'aller chercher. Une demi-heure après nous fîmes voile pour le cap Hearne, et nous le doublâmes à six heures. La terre la plus éloignée, que nous avions alors en vue, était située au sud-ouest-quart-d'ouest, et nous avions assez d'eau libre près de la côte pour y arriver.

Je commençais encore une fois à me livrer à ces espérances flatteuses qui renaissent toujours, même quand on les a perdues plusieurs fois, lorsque, étant monté au nid de corbeau, j'aperçus une masse compacte de glace qui touchait au rivage. Nous en approchâmes d'assez près pour reconnaître l'impossibilité d'avancer à l'ouest, les glaçons étant littéralement appuyés sur le rivage, et s'étendant à perte de vue. Je fis amarrer les vaisseaux à la glace, à quatre ou cinq mil-

les du rivage sur quatre-vingts brasses. La saison était si avancée, qu'il était indispensable de metre les navires en sûreté tous les soirs, depuis dix heures jusqu'à deux, l'obscurité ne nous permettant pas de marcher pendant cet intervalle dans les parages où nous nous trouvions, et tandis que nous étions privés du secours des boussoles. Cependant l'expérience de notre premier voyage nous donnait lieu de croire que le mois de septembre serait l'époque de l'année la plus favorable pour continuer nos découvertes dans ces régions, la mer étant alors moins chargée de glace que dans toute autre saison. Je résolus donc de continuer nos opérations aussi tard qu'il serait possible, convaincu que le succès définitif de notre voyage dépendait des progrès que nous ferions cette année.

L'état de la glace à l'ouest ne changea pas avant le lendemain à une heure après midi. Un mouvement s'y étant opéré alors, nous mîmes à la voile, mais nous fûmes bientôt arrêtés, et nous amarrâmes les bâtimens dans une baie naturelle formée dans un glaçon, à environ un mille et demi du rivage. Nous y vîmes pour la première fois un troupeau de huit ou neuf animaux paissant à peu de distance, et qu'à leur couleur nous supposâmes des bœufs-musqués. Les officiers du *Griper* tuèrent deux lièvres blancs (*lepus variabilis.*)

Le 8, je remarquai du haut du grand mât que la baie de glace dans laquelle nous nous trouvions était formée par deux glaçons qui se joignaient, ce qui rendait notre position dangereuse, car si le vent les avait chassés vers la terre, nous pouvions nous trouver pris entre eux. Je résolus donc de chercher sur-le-champ un autre abri, et nous rapprochant à environ cent cinquante toises du rivage, les deux navires furent amarrés à d'énormes glaçons qui touchaient au fond de la mer, et qui s'élevaient au-dessus de sa surface à la hauteur de vingt à trente pieds. Nous donnions à ces gros glaçons le nom de montagnes, faute d'un nom particulier pour les distinguer ; mais elles sont plus petites et évidemment formées différemment que ces énormes masses de glace qu'on trouve dans la baie de Baffin, mais dont nous ne rencontrâmes pas une seule à l'ouest du détroit de Barrow.

J'avais envoyé à terre les chaloupes des deux navires pour examiner la nature du pays et tâcher de nous procurer du gibier. Elles ne nous rapportèrent qu'un lièvre blanc, plusieurs belles gelinottes blanches, et quelques autres oiseaux. On avait encore trouvé des têtes de bœufs-musqués, et des bois de rennes, mais on n'avait pas été assez heureux pour rencontrer

un seul de ces animaux. L'île, en cet endroit, comme dans les autres parties que nous avions visitées, est composée principalement de grès dont on nous rapporta quelques échantillons de forme sphérique, l'un desquels était de la grosseur d'un boulet de neuf livres : on y trouva aussi du charbon de terre en plus grande quantité, sans qu'il fût pour cela très-abondant, car y ayant renvoyé le jour suivant, on n'en put ramasser pendant toute la journée qu'environ les deux tiers d'un boisseau.

Le 10, à cinq heures du matin, un gros glaçon venant de l'ouest vint frapper contre la montagne de glace à laquelle l'*Hécla* était toujours amarré, et la fit tourner comme sur un pivot. C'est ce qu'on voit arriver assez souvent dans le détroit de Davis à des montagnes d'une hauteur bien plus considérable, quand elles ne touchent au fond de la mer que par le centre de leur base. Des chasseurs qui avaient passé la journée à terre ne rapportèrent que trois lièvres (1), et nous dirent qu'étant montés sur le sommet de plusieurs montagnes, ils avaient vu la mer à l'ouest

(1) Tous ces lièvres étaient blancs, et de grande taille. Leur poids ordinaire était d'environ huit livres.

FISHER.

entièrement couverte de glaces. Ils y retournèrent encore le lendemain, et M. Dealy fut assez heureux pour tuer le premier bœuf-musqué dont nos chasseurs eussent pu approcher. Comme il avait été tué à huit ou dix milles du rivage, notre situation, relativement aux glaces, ne me permit pas de l'envoyer chercher : un morceau de sa chair que M. Dealy avait rapporté ne parut pas de mauvais goût, quoique l'odeur ne prévînt pas en sa faveur.

Je dois maintenant parler d'un événement qui nous causa beaucoup d'inquiétude pendant deux jours, et dont les suites auraient pu être fâcheuses pour l'expédition. Dans la matinée du 11, je reçus un billet du lieutenant Liddon qui m'informait que, la veille, au point du jour, M. Fife, et six hommes de l'équipage du *Griper*, s'étaient rendus à terre dans l'espoir de surprendre des rennes et des bœufs-musqués, dont on avait vu les traces dans un ravin à l'ouest des vaisseaux. Comme ils n'étaient pas encore de retour, malgré les instructions données à M. Fife, et qu'ils n'avaient qu'une petite quantité de provisions, il était naturel de craindre qu'ils ne se fussent égarés en poursuivant le gibier, d'autant plus que la nuit avait été trop froide pour qu'ils l'eussent passée dehors volontairement. Je

recommandai au lieutenant Liddon d'envoyer de suite à leur recherche, et MM. Reid, Beverly et Wakeham ayant offert leurs services, il les fit conduire à terre sur-le-champ. A peine étaient-ils partis qu'il commença à neiger, et leur vue ne pouvant plus s'étendre qu'à peu de distance ils s'égarèrent dans les montagnes, en dépit de toutes leurs précautions. Heureusement ils virent les fusées que nous fîmes partir quand l'obscurité arriva, et se dirigeant en conséquence, ils arrivèrent à dix heures aux vaisseaux, presque épuisés de fatigue et perclus de froid, sans nous apporter aucunes nouvelles des absens.

Le lendemain, au point du jour, le lieutenant Hoppner se rendit à terre par mes ordres, accompagné de quelques matelots, et fit élever sur le sommet d'une haute montagne, à quatre ou cinq milles du rivage, un grand mât au haut duquel était attaché un pavillon qu'on pouvait apercevoir de toutes parts et d'une distance considérable (1). Cet ex-

(1) Pendant la nuit, on attacha une lanterne au haut de ce mât, au pied duquel on déposa quelques provisions; on alluma un grand feu à quelque distance, on illumina le haut du grand mât, et de temps en temps on tirait un coup de canon, et on lançait dans les airs une fusée volante. FISHER.

pédient nous parut le meilleur pour informer les absens de la direction qu'ils devaient suivre, car la prudence et l'humanité ne permettaient pas qu'on les cherchât à une grande distance des vaisseaux ; mais il tomba tant de neige pendant toute la journée, que nous ne pûmes espérer qu'ils apercevraient ce signal, et la nuit se passa dans une pénible incertitude sur leur sort.

Nos inquiétudes augmentant à un degré très-pénible, je fis partir le 13 de grand matin quatre tr[illegible]es composées chacune de deux hommes d'équipage et d'un officier, pour les chercher en se dirigeant vers des points différens. Ils prirent avec eux un nombre considérable de piques d'abordage garnies d'un pavillon, et je leur recommandai de les planter sur les hauteurs, tant pour être sûrs de retrouver eux-mêmes leur chemin, que pour servir d'indice aux absens, sur la marche qu'ils devaient suivre ; on laissa une bouteille près de chaque pique avec des instructions sur la route qu'ils devaient prendre pour regagner les vaisseaux. Il continua de neiger toute la journée, et nos alarmes ne connurent plus de bornes, quand nous vîmes le soleil descendre pour la troisième fois derrière les montagnes de l'ouest. Je n'essaierai donc pas de décrire avec quels transports de joie nous vîmes le *Griper*

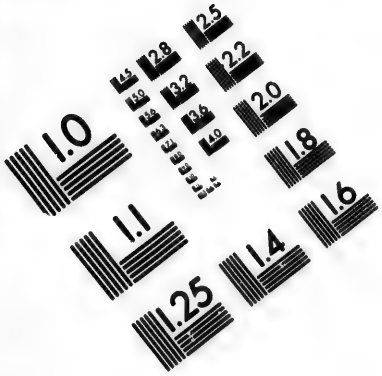
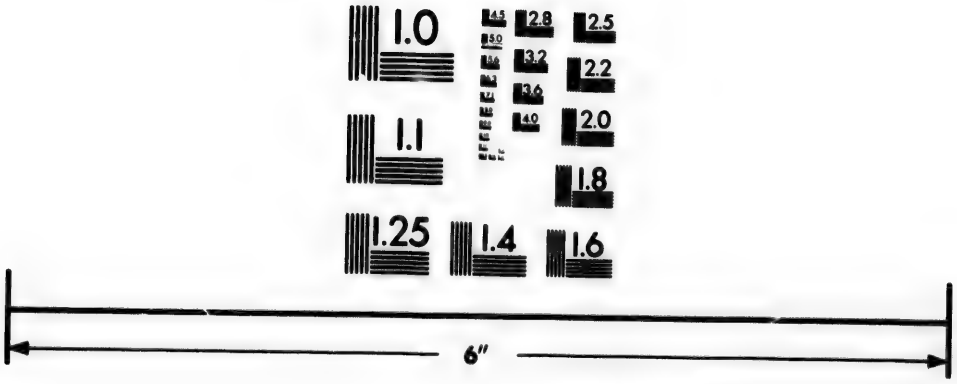


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

2.8
2.5
3.2
2.2
3.6
2.0
4.0
1.8
1.0

arborer le signal convenu pour nous annoncer qu'on avait des nouvelles de nos gens. Bientôt après nous vîmes sept hommes s'avancer vers le rivage : c'était M. Nias, accompagné des deux hommes, formant une des divisions parties pour faire des recherches dans l'île, avec quatre de ceux dont le sort nous donnait tant d'inquiétude, et qui étaient le caporal de marine et trois matelots. Ils nous apprirent qu'ils s'étaient égarés quelques heures après avoir quitté le *Griper*, et qu'ils avaient erré sans avoir rien qui les guidât, jusqu'au lendemain à dix heures du matin. Ils aperçurent alors le pavillon que nous avions fait arborer sur une montagne, mais d'une distance très-considérable. En ce moment, ils étaient encore tous ensemble, mais une malheureuse différence d'opinion fit qu'ils se séparèrent. M. Fife s'imagina que le pavillon qu'on apercevait, en était un plus petit que nous avions élevé quelques jours auparavant dans une situation beaucoup plus reculée du côté de l'est, et dans cette persuasion, il prit une route opposée à celle qu'il aurait dû suivre, et deux de ses hommes l'accompagnèrent. Les quatre autres persistèrent à s'avancer du côté du pavillon. Ils firent halte pendant une partie de la nuit, se formèrent avec des pierres un abri contre le vent, et ayant ramassé de la mousse sèche, ils y mirent le feu avec de la poudre

pour se réchauffer les pieds. Ils n'avaient jamais souffert de la faim, car ils avaient tué assez d'oiseaux pour se nourrir, et ils les mangeaient crus. Dans la matinée, ils se remirent en marche, et étant arrivés au pavillon, ils y prirent quelques rafraîchissemens que le lieutenant Beechey y avait déposés. Prenant alors le chemin du rivage, ils virent sur la neige les empreintes de plusieurs pieds, et ayant suivi ces traces, ils rencontrèrent bientôt M. Nias, et les deux hommes qui l'accompagnaient (1).

Ce qu'ils nous dirent de M. Fife et des deux matelots qui l'avaient suivi, nous fit croire que, s'ils vivaient encore, on les trouverait à une grande distance à l'ouest, et l'on se préparait à envoyer à la découverte de ce côté, quand une des troupes parties le matin, nous apprit que

---

(1) A quinze ou vingt milles de la côte, ils trouvèrent le pays beaucoup plus fertile que dans le voisinage de la mer. Les vallées et les plaines étaient couvertes d'herbe et de mousse. Ils y virent plusieurs troupes de rennes, et deux animaux de plus grande taille, qu'ils prirent pour des élans. Ils trouvèrent un lac de deux milles de longueur sur un de largeur, dont l'eau était douce, et d'où ils rapportèrent deux poissons ressemblant à la truite. Mais comme ils étaient égarés quand ils le virent, ils ne purent nous dire ni à quelle distance du rivage, ni dans quelle direction il se trouvait. FISHER.

M. Fife et ses deux compagnons étaient à environ cinq milles à l'est, et arriveraient incessamment. Plusieurs personnes coururent à leur rencontre, et à dix heures du soir, nous eûmes le bonheur de les revoir. Ils avaient tous plus ou moins souffert du froid et de la fatigue, et quelques-uns avaient plusieurs doigts des mains et des pieds gelés; mais, grâce aux soins de nos chirurgiens, il n'en résulta aucun accident, et au bout de quelques jours, ils furent tous en état de reprendre leurs fonctions.

Nous eûmes bientôt à nous applaudir plus que jamais de leur retour, car le froid fut si vif la nuit suivante, et il fut accompagné d'un vent si perçant, que dans leur état d'épuisement et de faiblesse, il aurait été impossible qu'ils y résistassent. Ils avaient été absens quatre-vingt-onze heures, exposés à toute la rigueur des trois premières nuits d'hiver que nous eussions encore éprouvées. En témoignage de reconnaissance pour le ciel de cet acte signalé de miséricorde, nous donnâmes à un promontoire situé à l'ouest des vaisseaux, le nom de cap de la Providence.

Le 16, le vent chassa enfin les glaces du rivage à la distance de six ou sept milles. Nous avançâmes jusqu'à la hauteur du cap de la Providence, au delà duquel, à la distance de trois ou quatre lieues, nous vîmes un autre cap que

nous nommâmes cap de Hay. Mais le canal dans lequel nous voguions se resserra de plus en plus, et bientôt nous reconnûmes que la glace un peu à l'est de ce cap s'étendait jusqu'au rivage; nous fûmes obligés de retourner sur nos pas, pour mettre nos vaisseaux en sûreté pendant la nuit qui durait alors six à sept heures.

Nous avançâmes un peu le jour suivant, et nous remarquâmes qu'un courant assez fort, dirigé vers l'ouest, et que nous avions observé depuis deux jours, avait encore redoublé de force. Le lieutenant Beechey et moi, nous calculâmes que sa marche était à raison au moins de deux milles par heure. Je dois faire remarquer ici qu'indépendamment de ce courant qui paraissait influer sur les plus énormes glaçons, il existait un autre courant superficiel qui donnait aux glaces d'un moindre volume un mouvement plus accéléré.

Avec le peu d'expérience que nous avons encore de cette partie de la mer polaire, il n'est certainement pas facile d'offrir des conjectures probables sur les causes qui déterminaient ce courant à l'ouest, quand nous aurions dû plutôt en attendre un contraire. Mais l'impression qu'il produisit alors sur notre esprit, fut qu'il pouvait être occasionné par le refoulement des eaux que les vents, qui avaient régné depuis quelque temps, avaient fait remonter vers l'est, où elles

avaient été arrêtées par les glaces qui, de ce côté, couvraient presque entièrement la surface de la mer. Quoi qu'il en soit, nous en tirâmes une conclusion favorable à nos désirs; c'était que la dérive à l'ouest d'une si grande masse de glaces pendant plusieurs jours, indiquait qu'il devait exister de ce côté un espace considérable de mer libre. Voulant donc profiter de ce courant pour avancer vers le but de notre voyage, j'avais pris la résolution d'amarrer les deux bâtimens à un énorme glaçon, dont on ne voyait pas les limites du haut du grand mât, et de les laisser dériver avec lui; mais ayant auparavant remarqué que ce glaçon, tout en dérivant à l'ouest, s'avançait aussi rapidement vers le rivage, et que nous aurions couru le risque d'être serrés entre la côte et la glace, je retournai une seconde fois à l'est.

Le 18, nous nous trouvâmes complétement entourés de glace. Elle touchait le rivage de droite et de gauche, et il ne restait autour de nous qu'un espace d'eau à peine suffisant pour manœuvrer. Cependant, du nid de corbeau, on voyait à l'est un canal d'eau libre d'une largeur assez considérable, mais le seul moyen d'y arriver était de faire grande attention à toutes les ouvertures qui pourraient se former dans les glaces. A une heure et demie après midi, nous vîmes un énorme glaçon qui nous

opposait une barrière formidable, et que le courant entraînait rapidement, venir toucher une pointe de terre voisine de nous ; la force de la réaction l'éloigna du rivage. Nous fîmes voile vers l'ouverture que ce mouvement avait pratiquée pour l'observer de plus près, et je hélai le *Griper* pour prévenir le lieutenant Liddon de se tenir prêt à nous y suivre, si elle était de largeur suffisante. Nous lui trouvâmes environ cent cinquante toises entre la côte et la glace, et comme nous n'avions pas de temps à perdre en délibération, nous y entrâmes à toutes voiles, à cinquante toises du rivage, sur une profondeur de dix toises.

Nous arrivâmes sans obstacle jusqu'à l'endroit où nous avions cru voir la mer libre, mais une nouvelle difficulté nous y attendait. Toute la surface était couverte de glace nouvellement formée, mais d'une épaisseur suffisante pour que le choc du vaisseau ne pût la briser facilement, de sorte qu'en voguant à toutes voiles et avec un vent favorable, nous ne faisions que quatre milles par heure, quand nous aurions dû en faire six et demie. Nous nous aperçûmes bientôt que la masse principale des glaces se rapprochait rapidement du rivage ; nous cinglâmes aussitôt vers la côte pour chercher un lieu de sûreté, mais la nouvelle glace avait en cet endroit acquis tant d'épaisseur, que les vais-

seaux se trouvèrent arrêtés à environ un mille du rivage. Nous eûmes recours à tous les moyens d'usage pour rompre les glaces, mais sans réussir à avancer d'un seul pied. Cependant un énorme glaçon arrivait sur nous, et il ne nous restait d'autre ressource que de jeter l'ancre pour éviter d'être portés sur le rivage, ou brisés contre les énormes glaçons qui le bordaient.

Nous comptions alors être hors la dérive de la principale masse de glace qui courait à l'ouest, à raison de deux milles par heure; mais enfin nous vîmes s'approcher de nous la pointe d'un champ de glace, qui jusqu'alors était resté à environ cent cinquante toises du rivage. A l'ouest de l'endroit où l'*Hécla* avait jeté l'ancre, était un énorme bloc de glace qui méritait le nom de montagne, et qui s'avançait dans la mer, comme un cap, à la distance d'environ cent cinquante toises. Heureusement les vaisseaux avaient été poussés l'un à droite, l'autre à gauche de ce promontoire, contre lequel le champ de glace vint se briser, à huit heures du soir, avec un bruit effrayant, empilant de tous côtés d'énormes fragmens de glace : nous en étions alors à environ cinquante toises, et nous eûmes de grandes actions de grâces à rendre au ciel de ne pas nous être trouvés dans une situation où nul effort humain n'aurait pu retarder d'un instant la destruction des deux bâtimens. La pres-

sion de la glace continuant à augmenter, l'*Hécla* était graduellement poussé vers la côte, et à huit heures et demie nous n'en étions qu'à environ huit toises, sur trois brasses et demie d'eau.

Cependant le *Griper*, de l'autre côté du promontoire de glaces qui le cachait presque entièrement à nos yeux, se trouvait dans une situation à peu près semblable à la nôtre. Nous le vîmes plusieurs fois sur le côté, mais comme la moindre pression produisait cet effet sur ce bâtiment, nous n'en conçûmes pas d'inquiétude. J'appris ensuite que, dans le moment du choc, une pointe de champ de glace avait coupé le câble de son ancre; qu'il allait échouer, si l'on n'eût jeté promptement une autre ancre. Le *Griper* avait en outre perdu une de ses chaloupes. Du reste il n'avait souffert aucune avarie importante.

Nous restâmes dans cette position toute la journée du 19. Le 20, les glaces se remirent en mouvement; plusieurs passèrent à une cinquantaine de toises de l'*Hécla;* mais à huit heures et demie du matin, nous vîmes un glaçon se porter du côté du promontoire de glace où était le *Griper*, et quelques instans après, nous aperçûmes ce bâtiment sur le côté, et ce mouvement était cette fois si prononcé, que je ne doutai pas que la glace ne l'eût porté à la côte. J'envoyai

M. Palmer par terre pour savoir dans quelle situation il se trouvait; j'appris qu'il était échoué, n'ayant que sept pieds d'eau, et après avoir tenu conseil avec mes officiers sur les mesures à prendre, j'envoyai le lieutenant Beechey expliquer mes intentions au lieutenant Liddon. Mon dessein était d'alléger considérablement le *Griper*, si cela était nécessaire, pour le remettre à flot, mais de chercher d'abord un lieu de sûreté pour l'*Hécla*, et d'employer ensuite tout l'équipage à relever le *Griper*.

Peu de temps après notre départ d'Angleterre, M. Liddon avait été attaqué d'un violent rhumatisme qui l'avait obligé de garder la chambre pendant notre navigation sur l'Océan Atlantique. Mais sa santé s'étant rétablie à notre entrée dans le détroit de Davis, il avait pu remplir ses fonctions à bord pendant tout le cours de l'été. Les fatigues extraordinaires que nous venions d'éprouver depuis quinze jours, et le changement sensible qui s'était opéré dans la température de l'atmosphère, lui avaient occasionné une rechute sérieuse, et au moment de l'accident dont je viens de parler, il était dans un état de grande faiblesse. Je lui proposai de passer à bord de l'*Hécla* jusqu'à ce que le *Griper* fût remis à flot, mais il ne voulut pas écouter cette proposition, m'assura qu'il serait le dernier à quitter son bâtiment, et resta assis sur le pont

pendant la plus grande partie de la journée, occupé à donner ses ordres.

Le vent soufflant fortement du nord, finit par mettre en mouvement les glaces, qui s'éloignèrent du rivage vers midi, et à une heure nous avions un peu plus d'eau autour des vaisseaux. Avant de quitter le *Griper*, le lieutenant Beechey avait sondé à côté de ce bâtiment et avait trouvé seize pieds d'eau; comme la marée montait en ce moment, nous espérâmes qu'il se releverait sans avoir éprouvé d'avarie; et effectivement nous apprîmes à deux heures, par un signal, qu'il se trouvait à flot.

L'époque avancée de la saison, l'état défavorable des glaces à l'ouest, et les dangers que les vaisseaux avaient couru depuis quelques jours, me portèrent naturellement à conclure que l'instant était arrivé où il devenait indispensable d'entrer en quartier d'hiver. Une circonstance qui augmentait les périls de la navigation et diminuait les chances de succès, était la rapidité avec laquelle la nouvelle glace se formait sur la surface de la mer depuis vingt-quatre heures. Il était devenu évident que si la mer n'était pas encore complétement couverte de glace, on ne pouvait l'attribuer qu'aux vents impétueux qui avaient régné, car toutes les fois que leur violence diminuait, on la voyait se former sur-le-champ avec une promptitude étonnante; de

sorte que s'il nous survenait un calme de plus de vingt-quatre heures, nous serions forcés de passer l'hiver dans la situation où nous nous trouvions ; situation qui n'était nullement rassurante.

Ces considérations et plusieurs autres, me déterminèrent à prendre l'opinion des principaux officiers attachés à l'expédition, sur la nécessité de chercher un hâvre où les vaisseaux pussent passer l'hiver en sûreté. Leur avis s'étant trouvé d'accord avec le mien, je résolus de retourner dans la baie de l'*Hécla* et du *Griper*, dès que le temps le permettrait ; nous avions lieu de croire que nous y trouverions un hâvre convenable.

Le vent du nord retint les gros glaçons à quelque distance du rivage pendant la journée du 21, mais la mer n'était pas assez libre du côté de l'est, pour nous permettre de lever l'ancre, et ce ne fut que le 22, à deux heures et demie du matin, que nous pûmes mettre à la voile. Nous voguâmes sans obstacle vers l'est dans un canal d'environ cinq milles de largeur ; mais à quatre ou cinq milles du cap Hearne, la nouvelle glace commença à gêner considérablement notre marche. Nous jetâmes l'ancre à huit heures du soir presque à la même place où nous avions été le 5 du même mois.

Le 23, à six heures et demie du matin, la nouvelle glace était si peu épaisse qu'une chaloupe pouvait aisément s'y frayer un chemin : j'allai avec

M. Nias reconnaître le hâvre de Fife qu'on nous avait représenté comme offrant un bon abri, mais comme il avait une barre à son entrée j'eus le désagrément de le trouver complétement couvert d'une nappe de glace qui s'y était formée depuis que nous l'avions vu pour la première fois. Je débarquai sur la côte occidentale du hâvre, et une chaloupe du *Griper* étant venue m'y joindre, M. Skene, qui s'y trouvait, me dit que les officiers de ce bâtiment avaient vu, lors de notre premier passage le 5, une autre baie à peu de distance de celle où nous étions. Nous nous y rendîmes sur-le-champ, et nous reconnûmes qu'elle nous conviendrait parfaitement, mais qu'elle était également couverte d'une croûte glacée de quatre à cinq pouces d'épaisseur qu'il faudrait couper dans la longueur de deux milles pour que les vaisseaux s'y trouvassent à l'abri. Je sondai dans la direction de ce canal, en faisant des trous dans la glace, et je trouvai une profondeur de cinq à six brasses.

Il me restait à sonder la barre du hâvre de Fife afin de choisir entre les deux hâvres. L'entrée de celui-ci est fort étroite, et l'eau n'ayant que douze pieds de profondeur sur la barre à haute marée, il y avait impossibilité d'y faire entrer les vaisseaux ; je me déterminai pour l'autre port.

Les vaisseaux levèrent l'ancre le 24 à six heu-

res du matin par un assez beau temps, le vent étant au nord. Dès que l'*Hécla* fut sous voiles, je pris l'avance dans une chaloupe pour choisir un ancrage. Après en avoir fixé la place, je fis tracer avec des piques d'abordage, en suivant la ligne la plus directe possible, le canal qu'il s'agissait d'ouvrir. Cette opération se fit en tirant deux lignes parallèles éloignées l'une de l'autre d'un peu plus de la largeur du plus grand des deux vaisseaux. On coupa alors la glace avec des scies en suivant ces lignes, et on la scia ensuite à angles droits à des intervalles de dix à vingt pieds, formant ainsi des parallélogrammes de glace qu'on subdivisait ensuite diagonalement pour faciliter leur extraction hors de l'eau. A sept heures et demie du soir, nous levâmes l'ancre, et les deux vaisseaux entrèrent dans la partie du canal qui avait été ouverte. Je fis faire une distribution extraordinaire d'une demi-livre de viande fraîche (conservée suivant le procédé de MM. Donkin et Gamble) à chaque homme des deux équipages; et j'en fis autant pendant les trois jours que dura l'ouvrage qui fut terminé le 26 à midi. La longueur de ce canal était de deux mille quarante-une toises, ou environ deux milles et un tiers, et l'épaisseur moyenne de la glace était de sept pouces (1).

---

(1) Le 24, nous trouvâmes sur la glace, près de

A trois heures un quart, nous prîmes possession de notre quartier d'hiver, événement que les équipages des deux vaisseaux célébrèrent par trois bruyantes acclamations. Les vaisseaux y étaient à l'ancre sur cinq brasses d'eau, à la distance d'un câble de la côte nord-ouest du hâvre, auquel je donnai le nom de Hâvre d'Hiver; et je nommai le groupe d'îles que nous venions de découvrir, *îles Georgiennes du Nord*, en honneur de notre gracieux souverain Georges III, dont le règne a été si éminemment distingué par le perfectionnement des connaissances nautiques et géographiques, et par d'importantes découvertes dans les unes et dans les autres.

---

l'endroit où l'on ouvrait un canal, un cygne mort (*anas cygnus*). C'est le seul oiseau de cette espèce que nous ayons vu dans les régions arctiques.

Le 25 au matin, la portion du canal dans laquelle les vaisseaux avaient passé la veille, était déjà couverte de glace, et dans la soirée, elle était assez forte pour porter le poids d'une personne.

L'expérience qu'on acquérait en travaillant, faisait que l'ouvrage allait tous les jours plus vite: on ouvrit le premier jour six cents toises; le deuxième, six cent quarante deux; et le troisième sept cent quarante-neuf, et cependant la glace augmentait chaque jour d'épaisseur. FISHER.

CHAPITRE V.

*Hivernage des deux vaisseaux. — Mesures prises par le capitaine Parry pour la sûreté des bâtimens, et pour la santé des équipages. — On couvre les deux navires. — La ration de pain est réduite aux deux tiers. — Etablissement à bord de l'*Hécla *d'un spectacle et d'un journal. — On construit sur le rivage un observatoire et une maison. — On tue trois rennes. — Accident causé par la gelée. — Effets produits par le froid sur les facultés intellectuelles. — Loup blanc. — Emigration des rennes. — Renard blanc. — Souris blanches.*

Une fois fixés dans le lieu où, suivant toutes les probabilités, nous étions destinés à passer huit ou neuf mois, dont trois sans apercevoir le soleil, j'eus à donner sur-le-champ toute mon attention à des devoirs importans, la plupart d'une nature singulière, dont un officier de marine de sa majesté se trouvait chargé pour la première fois, et qui pouvaient être regardés

comme s'étant rarement présentés dans toute l'histoire de la navigation. La sûreté des vaisseaux et la conservation des provisions, exigeaient des soins immédiats; il fallait aussi un système régulier de bon ordre et de propreté, pour maintenir les deux équipages en bonne santé, pendant un hiver sombre, long et rigoureux.

Je ne perdis donc pas un moment pour commencer nos opérations. On descendit tous les mâts, excepté les plus petits, et le grand mât de hune de l'*Hécla*; les petites vergues furent descendues à l'avant et à l'arrière, à hauteur suffisante pour soutenir les planches de la couverture qu'on allait établir sur les vaisseaux, et dont l'extrémité inférieure fut attachée sur le plat-bord. Sur cette carcasse en bois, on étendit une couverture d'étoffe de bourre semblable à celle dont on couvre ordinairement les chariots, ce qui nous forma un excellent abri contre la neige et le vent. On transporta à terre les chaloupes, les mâtéreaux, les manœuvres courantes et les voiles, afin de laisser le plus de place possible sur le tillac, pour que l'équipage pût prendre de l'exercice à bord, quand le temps ne permettrait pas d'aller à terre. Il était aussi absolument nécessaire, pour la conservation des voiles et des cordages, qui tous étaient gelés, de les maintenir dans le même état jusqu'au retour du printemps; car, comme il était alors

impossible de les sécher, attendu la température de l'atmosphère, ils se seraient pouris, si on les avait gardés dans quelque partie du vaisseau où la chaleur les aurait dégelés. On déposa le tout sur le rivage avec les chaloupes, et on étendit par-dessus une couverture de canevas. On aurait mieux fait, comme nous le reconnûmes ensuite, de se dispenser de cette dernière précaution, car, comme nous n'avions pas les moyens nécessaires pour construire un toit assez serré pour empêcher la neige fine qui tomba pendant l'hiver, de pénétrer dans l'intérieur, elle ne servit, par le révolin qu'elle occasionna, qu'à y en attirer une plus grande quantité, et je ne doute pas maintenant qu'avec des voiles dans l'état où étaient les nôtres, le parti le plus sage ne soit de les étendre sur des pièces de bois à quelque distance de la terre, sans s'inquiéter de la neige qui les couvrirait. Faute d'expérience à ce sujet, nous nous donnâmes aussi beaucoup de peines inutiles pour porter les ancres sur le rivage, afin que les vaisseaux s'y trouvassent amarrés quand les glaces se rompraient au printemps; précaution qui n'était nullement nécessaire, et qui fit que les câbles restèrent inutilement exposés à l'air pendant tout l'hiver.

Dès que les vaisseaux furent en sûreté et couverts, je songeai à prendre les mesures nécessaires pour maintenir parmi les officiers et les

hommes de l'équipage, cet état vraiment extraordinaire de parfaite santé dont ils avaient joui jusqu'alors. Il me sera permis de citer à ce sujet quelques remarques de M. Edwards, aux talens, aux avis et aux soins duquel je dois beaucoup de reconnaissance, et j'emploierai ses propres expressions. « En arrivant dans notre quartier d'hiver, après les fatigues qu'avaient essuyées les officiers et les hommes de l'équipage, il était satisfaisant de réfléchir à l'excellente santé dont ils avaient constamment joui. Pendant notre traversée sur la mer Atlantique, il n'y eut que quelques indispositions éphémères causées par le froid et l'humidité, et si légères qu'elles méritent à peine qu'on en parle. Depuis notre entrée dans le cercle polaire, personne n'avait été inscrit sur la liste des malades, excepté le lieutenant Liddon, qui avait eu une attaque de rhumatisme, dont il n'était pas encore guéri. Les accidens n'avaient pas été plus fréquens que les maladies; il n'y en eut qu'un très-petit nombre occasionnés par la gelée, et un seul par la poudre à canon. Aucun symptôme de scorbut (maladie la plus à craindre pour nous), ne s'était manifesté sur l'un ou l'autre vaisseau. Dans le fait, sauf le petit nombre d'exceptions dont je viens de parler, on pouvait dire que tous les officiers, tous les hommes des deux équipages étaient dans l'état le

plus florissant, et il était satisfaisant de voir que leurs facultés mentales marchaient de pair avec celles du corps, de sorte qu'il était impossible de ne pas les considérer comme se trouvant dans une aussi bonne situation qu'au commencement du voyage. Dans de pareilles circonstances, jointes aux excellens préservatifs dont nous étions munis, il n'était pas déraisonnable de nous flatter qu'au commencement de la saison suivante, nos équipages se trouveraient composés du même nombre d'hommes, jouissant de la même vigueur de santé. »

On prit toutes les précautions possibles contre le froid et l'humidité, et à cet égard, nous eûmes à vaincre quelques difficultés qu'il avait peut-être été impossible de prévoir. Peu de temps après notre établissement dans le hâvre d'hiver, quand la température du baromètre de Fahrenheit fut beaucoup au-dessous de zéro, (au-dessous de — 14° de R.), nous trouvâmes que la vapeur des chaudières, de même que celle provenant de l'haleine et de la transpiration, se condensaient en gouttes au haut des plafonds et sur les côtés, de manière à les tenir constamment humides. C'était un inconvénient grave, et pour y remédier, il fallait adopter des moyens qui produisissent une chaleur suffisante pour neutraliser ces vapeurs, et une ventilation capable de les entraîner, afin de les empêcher de se fixer

sur aucune partie du vaisseau. A cet effet, on plaça sur la grande écoutille un grand four de pierre doublé en fer fondu, dans lequel on fit cuire tout notre pain pendant l'hiver, et l'on en fit passer le tuyau, en avant et en arrière, d'un côté du premier pont, la fumée étant ainsi dirigée vers l'écoutille d'avant. De l'autre côté du pont, un appareil avait été attaché à la cheminée de la cuisine, pour porter un courant d'air chaud entre les ponts : cet appareil consistait simplement en une caisse de fer d'environ quinze pouces carrés, traversée par trois tuyaux de deux pouces de diamètre, communiquant par-dessous avec l'air extérieur, et se réunissant dans cette caisse attachée à l'un des côtés de la cheminée de la cuisine. De cette caisse partait un tuyau de cuivre qui se prolongeait jusqu'au milieu du premier pont. Quand on faisait du feu sous cette caisse, l'air que les trois tuyaux y portaient, s'échauffait à son passage, et répandait la chaleur par le moyen du tuyau de cuivre. Au moyen de cet appareil, un feu modéré produisait un courant d'air échauffé à la température de 87° (24° $\frac{44}{100}$ de R.) à la distance de dix-sept pieds anglais; et avec un tuyau en bois ou en toute autre substance peu conductrice du calorique, qui ne lui permettait pas de s'échapper en chemin, je ne doute pas qu'il n'eût pu la porter à une distance beau-

coup plus grande. Ce fut ainsi que nous garantîmes de l'humidité l'endroit où l'équipage prenait ses repas, mais quand le froid devint plus rigoureux, elle continua à s'accumuler à un degré alarmant, dans l'endroit où on passait la nuit. Parmi les moyens qui furent employés pour prévenir les fâcheux effets résultant de la vapeur qui s'élevait des chaudières, un des plus efficaces fut peut-être un faux plafond en *fear-nought* (1), qui fut suspendu à environ dix-huit pouces du haut du pont, et qui l'empêcha de se condenser en gouttes sur le bois. Nous reconnûmes surtout l'utilité de cette précaution quand nous brassâmes de la bière avec l'essence de drêche et de houblon, boisson que nous substituâmes pendant plusieurs semaines à la ration ordinaire de liqueurs spiritueuses. Mais nous trouvâmes la vapeur qu'occasionnait cette opération pendant les grands froids, si insupportable, que, malgré l'utilité de la bière comme breuvage anti-scorbutique, nous jugeâmes à propos d'y renoncer; d'ailleurs, nous ne pouvions plus alors obtenir une fermentation suffisante pour la rendre de bonne qualité.

Tant pour raison de santé, que comme mesure d'économie, je fis aussi quelques change-

(1) *Fear-nought*, « qui ne craint rien. » Nom d'une étoffe d'un tissu fort serré. *Note du traducteur.*

mens dans la distribution des alimens. La ration ordinaire de pain fut réduite aux deux tiers, précaution qu'on aurait peut-être dû prendre dès le commencement du voyage. Toutes les semaines, je substituai une livre de viande conservée par le procédé de Donkin, à pareille quantité de bœuf salé, et j'y ajoutai une pinte de bouillon concentré. La bierre et le vin remplacèrent les liqueurs spiritueuses, et je fis faire, à des intervalles réguliers, une distribution de chou-croûte et de légumes confits au vinaigre. Enfin, tous les jours, chaque homme de l'équipage buvait, en présence d'un officier, une certaine quantité de jus de citron avec de l'eau et du sucre. Ceux qui croiraient que la présence d'un officier n'était pas une précaution nécessaire, ne savent pas que les matelots sont comme des enfans dans tout ce qui concerne le soin de leur santé. Quand on avait du gibier, je le faisais servir au lieu de ration de viande ordinaire: nulle préférence n'était accordée aux officiers, ni pour la qualité, ni pour la quantité des alimens, excepté dans quelques cas extraordinaires. J'adoptai la plus sévère économie dans l'emploi des combustibles, objet de première importance dans un climat si rigoureux. On ne brûlait chaque jour que la quantité de charbon absolument nécessaire pour entretenir la santé de l'équipage. Aussitôt après notre arrivée, on

amassa de la mousse pour diminuer la consommation du charbon; mais comme nous n'avions pas le moyen de la faire sécher, elle ne nous fut d'aucune utilité. Nous cherchâmes aussi avec grand soin à découvrir quelque veine de charbon de terre, mais nous n'en trouvâmes que des morceaux détachés.

On ne donna pas moins d'attention aux vêtemens. L'équipage fut distribué en un certain nombre de divisions, suivant l'usage de la marine, sous les ordres d'un officier responsable de la bonne tenue et de la propreté de ses hommes, et qui devait aussi veiller à ce qu'ils raccommodassent leurs habits et les entretinssent en bon état. L'équipage passait une revue matin et soir, et pendant ce temps je visitais toutes les parties de l'entrepont, avec le lieutenant Beechey et M. Edwards. Enfin une fois par semaine les chirurgiens examinaient les jambes et les gencives de chacun, afin qu'à la moindre apparence de scorbut, on pût y remédier à temps.

Mon intention était de faire étendre sur le tillac, au moins une fois par semaine, les matelas et couvertures pour leur donner de l'air; mais une difficulté s'y opposa, et l'expérience seule pouvait la prévoir. Toutes les fois qu'une couverture était apportée sur le tillac et y restait exposée quelques instans, elle acquérait nécessairement la température de l'atmosphère.

Quand elle était à un certain degré de froid, au-dessous de zéro (de Fahrenheit), par exemple, il en résultait, quand on reportait la couverture dans l'intérieur du vaisseau, que toutes les vapeurs s'y fixaient, s'y condensaient, la rendaient complétement humide, et qu'on ne pouvait s'en servir qu'après l'avoir fait sécher par des moyens artificiels. Nous ne pûmes donc aérer les lits, qu'en les suspendant sur des cordes dans l'entrepont; nous n'avions également que ce moyen pour faire sécher le linge qui avait été blanchi.

Afin de procurer à l'équipage quelque amusement pour charmer son ennui, je proposai aux officiers de jouer de temps en temps la comédie à bord de l'*Hécla;* tous applaudirent à ce projet. Le lieutenant Beechey fut élu directeur du théâtre, et la première représentation fixée au 5 novembre, à la grande satisfaction de tous nos marins. Moi-même je payai de ma personne dans ces divertissemens, pensant que, dans les circonstances particulières où nous nous trouvions, il était de mon devoir de donner l'exemple de la bonne humeur, et de contribuer à tout ce qui pouvait la maintenir.

Ce fut encore dans ce dessein, et pour fournir une occupation amusante pendant les longues heures de ténèbres, que nous établîmes un journal hebdomadaire qui fut intitulé « *Gazette de la Georgie septentrionale et Chronique d'hiver.* »

Le capitaine Sabine se chargea des fonctions d'éditeur, sous la promesse que les officiers des deux vaisseaux lui fourniraient des matériaux pour remplir sa feuille. Peut-être y aurait-il quelques objections à faire à l'établissement d'un journal à bord d'un vaisseau de guerre, mais je connaissais trop bien la discrétion et les excellentes dispositions de mes officiers, pour craindre qu'il résultât d'une pareille mesure aucune conséquence fâcheuse. Je puis dire au contraire que le travail auquel on se livrait pour coopérer à cette feuille eut l'heureux effet d'employer le loisir de ceux qui s'en occupaient, et d'écarter de l'esprit les sombres idées qui, quoi qu'on pût faire, s'y présentaient quelquefois.

Aussitôt après notre arrivée dans le hâvre d'hiver, le capitaine Sabine s'occupa à chercher un lieu convenable pour y établir l'observatoire, qui fut placé à environ trois cent cinquante toises à l'ouest des vaisseaux. Je fis ensuite bâtir à peu de distance une maison pour y placer tous les instrumens. Nous y employâmes des planches de sapin que nous avions à bord pour construire des barques au besoin, et nous les fîmes servir de manière à ce qu'elles pussent toujours avoir leur destination primitive. Le sol était tellement gelé qu'il fallut un travail pénible pour y planter les potaux qui devaient servir de support au bâtiment. Les murs en étaient formés par deux

planches entre lesquelles était un lit de mousse, de sorte qu'un seul poêle suffisait pour y entretenir de la chaleur, même dans les plus grands froids.

Parmi les circonstances heureuses qui favorisèrent notre voyage, une des plus remarquables, c'est qu'à peine nos vaisseaux étaient-ils placés à l'abri de tous dangers dans le hâvre d'hiver, le thermomètre tomba à un degré au-dessous de zéro, (— 14° $\frac{67}{100}$ de R.) et le lendemain, du haut des montagnes, on n'apercevait pas, aussi loin que la vue pouvait s'étendre, un seul point de la mer qui ne fût couvert d'une croûte de glace. Pendant les trois premières semaines d'octobre, nous vîmes quelquefois la nouvelle glace formée à l'entrée du hâvre, pressée par les gros glaçons, d'où nous conclûmes qu'il devait encore se trouver derrière ceux-ci un espace de mer libre pour qu'ils pussent se mouvoir; mais ensuite la mer fut couverte d'une surface uniforme de glace solide et immobile.

Après notre entrée dans le port, nous vîmes encore plusieurs rennes et quelques volées d'oiseaux; mais ce pays est tellement nu, que nos chasseurs n'eurent pas un grand succès dans leurs excursions d'automne; ils n'abattirent que trois rennes avant l'émigration de ces animaux qui précéda la fin d'octobre. Il ne nous resta pour compagnie, pendant l'hiver, que les loups

et les renards. Des trois rennes qu'on tua, deux étaient parvenus à toute leur taille et pesaient l'un cent vingt, l'autre cent soixante-dix livres. Le troisième était un faon, et n'en pesait que quatre-vingt.

Le 1er octobre, le domestique du capitaine Sabine ayant été à quelque distance des vaisseaux pour examiner une trappe qui avait été tendue pour prendre des renards, fut poursuivi par un ours blanc. On tira du vaisseau plusieurs coups de fusil qui le blessèrent, mais il parvint à s'échapper. Cet ours, le seul que nous vîmes pendant tout notre séjour dans le hâvre d'hiver, était d'un plus beau blanc qu'aucun de ceux que nous avions encore vus, car la couleur de ces animaux est en général d'un jaune sale, ce qui paraît surtout quand on les voit sur une neige d'une blancheur éclatante.

Dans la nuit du 4, un vent très-fort soufflant du sud, nous donna une preuve satisfaisante de la bonté du port que nous avions choisi, car nous vîmes le matin que les glaces extérieures avaient forcé la nouvelle glace formée dans les environs de l'entrée du hâvre, tandis que dans l'intérieur, entre les deux pointes qui la formaient, elle avait résisté à la pression.

Le 10, quelques rennes s'étant approchés des vaisseaux, des chasseurs se mirent à leur poursuite, et quelques-uns d'entre eux ayant blessé

un de ces animaux, le suivirent avec une ardeur qui leur fit oublier l'ordre que j'avais donné que chacun fût de retour à bord avant le soleil couché. Je déclarai donc qu'à l'avenir on ferait sur les gages du délinquant la retenue des frais de fusées volantes et des autres signaux auxquels on avait recours en pareil cas. John Pearson, soldat de marine de l'équipage du *Griper*, fut celui qui revint le dernier. Il avait les mains cruellement gelées, ayant eu l'imprudence de partir sans gants. Quelques hommes de l'équipage le rencontrèrent fort heureusement à l'instant où il venait de se laisser tomber sur la neige, par suite de cet engourdissement qui devient toujours fatal, si l'on ne sait y résister. Quand on le ramena à bord, ses doigts étaient roides, et pliés dans la situation qu'ils avaient prise autour du mousquet qu'il tenait à la main. Le froid y avait détruit tout principe de vie, et malgré tous les soins de nos chirurgiens, on fut obligé, peu de temps après, de lui amputer trois doigts.

On aurait peine à croire que l'excès du froid produit sur les facultés intellectuelles presque le même effet que sur le corps. Ayant fait venir devant moi, le même soir, deux jeunes gens qui étaient aussi rentrés fort tard, et à qui je voulais demander s'ils savaient ce que Pearson était devenu, je leur trouvai l'œil égaré, la langue épaisse, et il me fut impossible d'en obtenir

une réponse distincte et raisonnable. Après avoir été à bord quelque temps, les facultés mentales se rétablirent chez eux avec la circulation du sang. Jusqu'alors, on aurait pu croire qu'ils avaient trop bu. Cette remarque ne sera pas une chose nouvelle pour ceux qui ont fréquenté les pays froids; mais j'en parle parce que je regarde comme très-possible qu'on ait quelquefois puni, comme étant ivres, des hommes qui n'étaient qu'engourdis par l'excès du froid; car j'ai vu plus d'une fois quelques-uns de nos gens dans un état si parfaitement semblable à la plus stupide ivresse, que je les en aurais certainement soupçonnés, si je n'eusse été sûr qu'on ne pouvait trouver dans l'île Melville d'autre liqueur que l'eau de neige. Pour empêcher que personne ne s'égarât à l'avenir, danger qui croissait à mesure que les jours diminuaient, je fis planter sur toutes les hauteurs à deux ou trois milles des vaisseaux, des poteaux au haut desquels était attachée une barre transversale dirigée du côté du hâvre.

J'ai déjà dit que pendant tout le temps que nous passâmes dans le cercle polaire, nous ne fîmes usage que d'eau de neige que nous trouvions dans des creux formés sur la glace, ou que nous nous procurions en faisant fondre la neige sur le feu. Pendant tout l'hiver, il fallut avoir recours à ce dernier moyen, ce qui n'aug-

menta pas peu notre consommation de charbon. L'eau avait besoin d'être filtrée parce qu'il s'y trouvait toujours plus ou moins de sable, après quoi elle était pure et salubre.

Dans la soirée du 13, nous vîmes pour la première fois une aurore boréale. Elle était très-faible et ne consistait qu'en une lumière blanche stationnaire au sud-ouest, à peu de distance de l'horizon (1).

Le 15, nous vîmes la dernière volée de gelinottes. On vit aussi un troupeau de quinze rennes vers le sud. Ils étaient tous couchés, excepté un fort grand qui, lorsqu'ils prirent la fuite, semblait veiller à la sûreté des autres, tournant

---

(1) On vit, le 14, un loup à environ un demi-mille des vaisseaux. Il était blanc, et à peu près de la même taille que les chiens esquimaux que nous avions ramenés en Angleterre, l'année précédente, si ce n'est que ses jambes paraissaient un peu plus longues que les leurs. Nous vîmes aussi quatre rennes, mais le temps était si clair que nous ne pûmes arriver à portée, non plus que du loup, sans être aperçus. Celui-ci continuant à rôder autour des vaisseaux comme s'il eût voulu en approcher, on arrangea sur le rivage un morceau de viande de manière qu'aucun animal ne pouvait y toucher sans faire partir la détente d'un fusil chargé à balles. Mais il nous arrivait souvent que l'humidité, se gelant sur le chien, empêchait le coup de partir. FISHER.

souvent autour d'eux et les frappant même de son bois pour les faire avancer (1).

Le 19, nous eûmes un coup de vent du nord très-violent. La neige battait avec tant de force que, quoique le ciel fût sans nuage sur nos têtes, à peine pouvait-on, des vaisseaux, voir la maison que nous avions construite sur le rivage à environ 150 toises. Dans ces occasions, il n'était permis à personne de quitter les bâtimens sous quelque prétexte que ce fût. Lorsqu'il arrivait de pareils ouragans et que le thermomètre était fort bas, je crois que personne n'aurait pu y rester exposé plus d'une heure sans périr. Pour assurer, pendant les ténèbres, une communication facile entre les deux vaisseaux, et de chaque vaisseau à la maison sur le rivage, on étendit un câble dans ces trois directions. Vers la mi-octobre, la neige commença à tomber en plus petits flocons que pendant le mois précédent, et bientôt après, chaque fois qu'il en tombait, elle consistait entièrement en très-petites particules qui prenaient différentes formes de cristallisation.

Le 17 et le 18, nos chasseurs nous apprirent que les rennes paraissaient plus nombreux qu'ils

---

(1) Plusieurs de nos gens les poursuivirent, et ne furent pas assez heureux pour en tuer un seul, parce que, lorsqu'ils en furent à portée, leurs fusils ne partirent pas, par la raison que j'ai déjà donnée. FISHER.

ne l'avaient jamais été. On ne les avait vus jusqu'alors que par troupes de huit à vingt; ces deux jours, on en aperçut de quarante à cinquante. Nous en conclûmes qu'ils se rassemblaient pour émigrer sur le continent américain; effectivement, après cette époque, nous n'en vîmes plus qu'un ou deux (1). Le thermomètre placé au soleil, le 18 à midi, resta à 9° au-dessous de zéro; (— 18° $\frac{22}{100}$ de R.) et à l'ombre, la température était de 16° (— 21° $\frac{21}{101}$ de R.)

Je réfléchissais depuis quelque temps s'il ne serait pas nécessaire de couper la glace autour des vaisseaux. Il n'y avait parmi nous que deux ou trois personnes qui eussent passé un hiver au milieu des glaces; je les consultai. Cette précaution est en général regardée comme nécessaire pour empêcher qu'un vaisseau, enchâssé dans les glaces, ne se trouve dans l'impossibilité de suivre le mouvement de hausse et baisse de la marée, d'où il pourrait arriver que, tout le poids du bâtiment portant sur un point particulier, une planche à fleur d'eau ne s'en détachât. J'étais, il est vrai, sans inquiétude à cet égard, sachant combien la marée avait peu de force dans le hâ-

---

(1) Quand on les poursuivait, ils prenaient uniformément la fuite vers l'ouest: leur marche semblait en général se diriger de ce côté. FISHER.

vre où nous étions. La seule crainte qui me restât, c'est que l'expansion latérale de la glace n'opérât sur les flancs des vaisseaux une pression assez forte pour les endommager. Ma crainte augmenta encore par le rapport que me fit le lieutenant Liddon. Il me dit qu'une nuit ou deux auparavant, ses officiers avaient entendu un craquement assez fort dans le *Griper*, ce qui leur avait donné l'idée que quelque chose avait cédé ou avait été forcé. Cependant ce bruit, qui se répéta bien des fois ensuite, n'était autre chose que ce qu'on entend assez communément dans les maisons des pays froids, lorsqu'il se trouve dans le bois qui les compose quelque reste de sève. Ne voulant pourtant rien laisser au hasard dans un cas douteux, je pensai que la prudence voulait que je fisse couper la glace autour des deux vaisseaux, et j'en donnai l'ordre le 19. Cette opération donna de l'occupation aux deux équipages pendant deux jours entiers, et l'on continua ensuite à couper tous les jours la nouvelle glace qui s'était formée la veille.

Le 26, le soleil nous éclairait encore suffisamment pour pouvoir lire et écrire depuis neuf heures et demie du matin jusqu'à deux heures après midi. Le reste du temps, nous étions réduits à la clarté des chandelles. Rien ne pouvait, à cette époque, surpasser la beauté du firmament à l'est et à l'ouest, au lever et au coucher

du soleil. On voyait en général le ciel teint a l'horizon d'un pourpre magnifique tirant sur le bleu, surmonté d'une arche brillante de rouge foncé, les deux couleurs s'unissant par des nuances imperceptibles.

Le 29, le temps était calme, le ciel pur, et nous remarquâmes, pour la première fois, que la fumée de nos feux, au lieu de s'élever, s'étendait horizontalement le long de la couverture des vaisseaux. Le thermomètre était descendu à 24° au-dessous de zéro. On ne pouvait toucher en plein air aucune substance métallique sans éprouver une sensation pareille à la brûlure; la peau y restait attachée.

Il fallut donc beaucoup de précautions pour toucher nos sextans et les autres instrumens, particulièrement quand il s'agissait d'approcher l'œil du télescope. On les couvrit d'un cuir souple, mais nous ne tardâmes pas à nous apercevoir d'un autre inconvénient. Quand un des instrumens avait été exposé à l'atmosphère de manière à en prendre la température, si on le transportait dans le vaisseau, la vapeur se condensait tout autour, l'instrument semblait fumer de tous côtés, et les verres se trouvaient presque au même instant couverts d'une pellicule de glace (1).

---

(1) Le 29 octobre, l'équipage du *Griper* prit, dans

une trappe, un renard parfaitement blanc. Il était à peu près de la même taille que les lièvres qu'on avait tués précédemment, mais sa queue longue et touffue le faisait paraître plus grand. Lorsqu'on le tira hors de la trappe, il eut recours aux ruses particulières à son espèce. Il ferma les yeux, et resta sans mouvement, sans doute pour faire croire à ceux qui le prenaient qu'il était mort, et saisir l'occasion de s'échapper, mais cet artifice ne lui réussit pas. Il n'était nullement blessé, car la trappe dans laquelle il avait été pris n'était qu'un tonneau défoncé qui s'était fermé par une coulisse à l'instant où il toucha à l'appât qui y avait été placé. Il est probable que les souris forment la principale nourriture de ces animaux, car nous en vîmes un grand nombre pendant l'hiver. Elles sont blanches, et plus grandes que la souris ordinaire. Leur forme aussi est différente, car elles sont courtes, plates et ramassées, et leur queue n'a guère qu'un demi-pouce de longueur. Cependant notre renard mangeait tout ce qui lui était présenté, mais on le nourrissait principalement de pain et de pois. Il s'apprivoisa bientôt au point qu'on pouvait le toucher sans courir le risque d'être mordu. L'inquiétude qu'il montrait quand il entendait les hurlemens du loup, nous fit croire que ce dernier animal chasse le renard pour en faire sa proie. On le garda près d'un mois à bord, mais la chaîne qui le retenait s'étant détachée, il finit par s'échapper. On le revit le lendemain à peu de distance des bâtimens, et l'on remarqua plusieurs fois sur la neige les traces de la chaîne qu'il traînait avec lui. Cette chaîne lui sera probablement funeste, car elle le gênera pour chercher sa nourriture, et surtout pour se dérober aux poursuites des loups. FISHER.

CHAPITRE VI.

Le soleil quitte l'horizon. — Ouverture du spectacle. — Canon de glace. — Les étoiles visibles à midi. — Perte d'une grande partie du jus de citron et du vinaigre occasionnée par la gelée. — Détail des occupations de l'équipage pendant l'hiver. — Le passage du nord-ouest, comédie par le capitaine Parry. — Crepuscules. — Fête de Noël. — Accidens causés par la gelée, et moyens adoptés pour les prévenir. — Effets du vent sur la température de l'atmosphère.

Le mois de novembre commença par un temps bien doux qui continua pendant les dix premiers jours. Ceux qui n'ont pas éprouvé les effets produits par les variations de la température de l'atmosphère, quand le thermomètre est fort bas, supposent en général qu'un changement de 10 à 15° (de 4° à 6° de R.), ne fait pas une différence bien sensible dans la sensation occasionnée par le froid. Il n'en est pourtant rien, et nous faisions continuellement la remarque qu'après avoir été quelques jours dans

une température de 15 à 20° au-dessous de zéro, (— 21° à 23° de R.) nous trouvions le temps doux et agréable, quand le thermomètre remontait à zéro (à — 14° $\frac{22}{100}$ de R.).

Le 4 de ce mois étant le dernier jour où le soleil devait se montrer au-dessus de l'horizon jusqu'au 8 février, nous regrettâmes beaucoup qu'un ciel couvert ne nous permît pas de faire quelques observations sur la disparition de ce bel astre, afin de tâcher de déterminer quelle était la réfraction atmosphérique à une température si froide. Mais s'il ne nous fut pas permis de faire nos adieux à ce noble luminaire, « l'œil et l'âme de l'univers », pour trois grands mois, nous n'en sentîmes pas moins que ce jour était une époque mémorable dans notre voyage.

Nous avions terminé tous nos préparatifs pour nos amusemens d'hiver, et nous fîmes, le 5, l'ouverture de notre théâtre par une représentation de *Miss in her teens* (1). L'équipage s'en amusa de manière à justifier les espérances que nous avions conçues de l'utilité de ce divertissement, et nous résolûmes de le continuer à

---

(1) *La demoiselle de treize à dix-neuf ans.* Tous les nombres cardinaux de treize à dix-neuf se terminent, en anglais, par *teen* : on dit qu'une demoiselle est dans ses *teens*, quand elle a atteint treize ans, et qu'elle n'en a pas encore vingt. *Note du traducteur.*

des époques fixes. L'occupation de monter le théâtre avant la représentation, et de le démonter ensuite, prenait un jour ou deux de travail, et ce n'était pas un objet peu important, car l'oisiveté était un des plus grands maux que nous eussions à craindre.

Vers l'époque où le soleil nous quitta, les loups commencèrent à s'approcher de nous plus hardiment; nous les entendions hurler lamentablement sur le rivage; quelquefois même ils avançaient près des bâtimens, quand nul bruit ne s'y faisait entendre. Nous ne pûmes juger de leur nombre, car nous en vîmes rarement plus de deux ensemble. Ces animaux semblaient fort timides, et quoiqu'ils fussent évidemment affamés, jamais ils n'attaquèrent aucun de nous (1).

La glace se formait alors autour des vaisseaux avec une rapidité toujours croissante, et du 14

---

(1) On fit, le 8 novembre, un canon avec un bloc de glace de trois pieds de longueur sur deux de largeur, épais d'un pied et demi. On le fora avec une tarière de deux pouces, dans une profondeur d'environ deux pieds, et on le chargea de trois onces de poudre. Mais quand on y mit le feu, il éclata en mille pièces. La porosité de la glace qui se forme sur l'eau salée, fait qu'elle est peu propre à ce genre d'expérience. Pour éviter cette explosion, il aurait probablement fallu employer une masse de glace plus considérable. FISHER.

au 17, il fallut un travail constant pendant tout le temps du crépuscule, pour les en débarrasser. Le froid augmentant sans cesse, il était évident que nous ne pourrions continuer long-temps ce travail; et comme nos gens se mouillaient presque toujours les pieds en sciant la glace, ce qui pouvait avoir des suites fâcheuses pour leur santé, je donnai ordre qu'on cessât cette opération. La formation journalière de la glace autour des vaisseaux, tant que nous continuâmes à la couper, variait de trois à cinq pouces, et une fois elle acquit une épaisseur de huit pouces en vingt-six heures.

Le 17, nous vîmes à midi, pour la première fois, une étoile de la première grandeur, (*Capella*) et une demi-heure après, les étoiles de seconde grandeur de la grande ourse devinrent visibles, ce qui peut donner une idée du peu de lumière qui nous restait. Le froid ayant considérablement augmenté, nous entendions souvent le craquement des bois, mais ce bruit cessait une heure ou deux après que le thermomètre avait remonté, et il ne recommençait plus qu'à un degré de froid encore plus fort. Les vapeurs qui s'accumulaient pendant la nuit dans l'endroit où couchait l'équipage, s'attachaient au plafond, s'y gelaient, et il fallait le matin un travail de deux ou trois heures pour gratter la glace qui aurait introduit l'humidité en

se fondant par la chaleur du feu qu'on faisait pendant le jour. Il devint donc indispensable d'entretenir du feu dans l'entrepont pendant la nuit, toutes les fois que le thermomètre descendait à 20° au-dessous de zéro en plein air, ($-14\frac{22}{100}$ de R.), surtout quand il faisait beaucoup de vent.

Il ne se passa rien qui mérite d'être rapporté jusqu'à la mi-décembre. A cette époque, il nous arriva un accident assez sérieux : nous remarquâmes que le froid avait fait éclater une grande partie de nos bouteilles de jus de citron qui était gelé de manière à former une masse solide, sauf une petite portion d'acide concentré qui restait au centre, encore s'en était-elle souvent échappée par les fentes. Il en résultait qu'en faisant fondre cette glace, on n'en obtenait guère que de l'eau ; nous perdîmes ainsi plus des deux tiers de notre jus de citron. Nous supposâmes d'abord qu'on aurait pu éviter cet accident en n'emplissant pas tout-à-fait les bouteilles, mais nous remarquâmes que celles dont le bouchon avait parti n'en avaient pas été préservées. Les caisses appuyées contre les bords du vaisseau, étant celles qui avaient le plus souffert, nous plaçâmes au milieu du navire ce qui nous en restait, précaution qui aurait probablement prévenu une partie du mal, si nous l'avions prise plus tôt. Le vinaigre gela aussi de

la même manière dans les tonneaux, et perdit, en se dégelant, une grande partie de son acidité. Cette circonstance donna une nouvelle valeur à quelques gallons de vinaigre concentré qu'on nous avait donné par forme d'épreuve, et qui, mêlé avec six ou sept fois sa quantité d'eau, était encore suffisamment acide. Ce vinaigre, exposé à la température de 25° au-dessous de zéro (— 25 $\frac{34}{100}$ de R.), prenait une consistance semblable à celle du miel, et ne se durcissait jamais au point de briser le vase qui le contenait. Il n'y a donc nul doute que, tant pour cette raison, que pour économiser la place à bord, ce vinaigre ne doive être employé de préférence dans ces régions; par ces mêmes raisons et d'autres encore de plus grande importance, il ne faut prendre alors que du jus de citron concentré.

Le 22 décembre, nous étions arrivés au jour le plus court; nous avions trouvé tant d'occupation pendant la première moitié de notre long et ténébreux hiver, que chacun fut surpris de la promptitude avec laquelle elle s'était écoulée. Bien loin de manquer de travaux, comme je l'avais craint, les hommes de l'équipage se plaignaient de n'avoir pas le temps de raccommoder leurs habits; le hasard m'en ayant instruit, j'ordonnai qu'à l'avenir on y consacrât une soirée par semaine.

Comme jamais vaisseau de sa majesté ne s'était encore trouvé dans une situation semblable à la nôtre, on ne regardera probablement pas comme dépourvu de tout intérêt le détail de la manière dont notre temps fut employé pendant ce long hiver, et surtout pendant près de trois mois d'une obscurité complète.

Les officiers étaient divisés en quatre quarts qui faisaient leur service avec la même régularité que si nous eussions tenu la mer. Tandis que l'un était de garde, les trois autres se livraient au repos. A cinq heures trois quarts du matin, tout l'équipage se réunissait sur le tillac, et les deux ponts étaient bien frottés avec des pierres et du sable chaud. A huit heures, on déjeunait, comme c'est l'usage en mer: après le déjeuner, nos gens avaient jusqu'à neuf heures pour se préparer à passer la revue; ils se réunissaient alors par divisions sur le gaillard d'arrière, et les officiers en faisaient une stricte inspection, dont l'objet principal était la propreté de leurs personnes, et le bon état de leurs vêtemens: lorsque j'avais reçu leur rapport, je faisais avec MM. Beechey et Edwards la visite dont j'ai déjà parlé, et pendant que nos gens se promenaient sur le tillac, ou, le plus souvent, couraient tout autour, j'examinais le pont de dessous, dont l'état était l'objet de notre plus grande sollicitude à cette époque. Si les exha-

laisons avaient produit pendant la nuit quelque humidité, ou, ce qui arrivait le plus fréquemment, quelques glaces, on prenait sur-le-champ les moyens nécessaires pour y remédier. Dans le premier cas, on essuyait le bois avec du linge, et l'on dirigeait ensuite le tuyau d'air chaud vers l'endroit qui avait été mouillé, afin de le sécher complétement; dans le second, on grattait la glace, de manière qu'elle ne pût en se fondant par le changement de température, causer aucune humidité : les endroits où l'on couchait étaient à cet égard ceux qui donnaient le plus d'ouvrage; ils étaient invariablement couverts de plus ou moins d'humidité ou de glace, suivant le degré de température qui avait régné dans l'entrepont pendant la nuit précédente. On aurait évité cet inconvénient en entretenant deux bons feux sur le premier pont la nuit comme le jour; mais notre provision de charbon ne le permettait pas, dans l'incertitude où nous étions si nous n'aurions pas un second hiver à passer dans les mers arctiques, et ce ne fut que dans un très-petit nombre d'occasions que nous allumâmes du feu pendant la nuit.

Tout en examinant le premier pont, je prenais l'occasion de voir le petit nombre de malades que nous avions. M. Edwards m'informait de leur situation respective, et je le consultais souvent sur les moyens à employer pour entre-

tenir la chaleur et la circulation de l'air dans toutes les parties habitées du vaisseau. Après avoir rempli ce devoir, nous remontions sur le tillac, où je faisais moi-même l'inspection de tous les hommes composant l'équipage, après quoi on les envoyait se promener à terre, quand le temps le permettait, jusqu'à midi, heure du dîner. Si le temps était trop mauvais pour qu'ils pussent prendre cet exercice, on les faisait marcher en mesure sur le tillac au son d'un orgue, ou quelquefois d'une chanson qu'ils chantaient en chœur : il s'en trouva quelques-uns à qui ce mode systématique de prendre de l'exercice, ne plaisait pas dans l'origine, mais quand ils virent qu'aucune autre excuse qu'une maladie ne pouvait en dispenser, ils s'y conformèrent de bonne grâce, et finirent par s'en faire une partie de plaisir.

Les officiers qui dînaient à deux heures, étaient aussi dans l'usage de passer tous les jours une couple d'heures à terre, dans le milieu de la journée, même à l'époque de la plus grande obscurité, si ce n'est lorsqu'un vent rigoureux, ou une forte neige les retenaient nécessairement sur le vaisseau. Comme j'avais défendu qu'on s'éloignât de plus de deux milles, à cause des fréquentes tombées de neige qui, survenant à l'improviste, pouvaient mettre obstacle au retour, rien ne dérangeait la monotonie du

spectacle qu'on avait sous les yeux. Au sud était la mer, couverte d'une surface de glace uniforme dans sa blancheur éblouissante, et variée seulement par quelques monticules qui s'élevaient au-dessus du niveau général. La terre n'offrait guère à l'œil plus de varieté; partout elle était couverte de neige, excepté dans quelques points d'où le vent l'avait balayée; pas un seul objet sur lequel la vue pût s'arrêter avec plaisir, à moins qu'on ne la dirigeât vers l'endroit où était établi notre petite colonie: la fumée qui en sortait indiquait la présence de l'homme, et égayait cette partie du tableau, tandis que le son de la voix humaine que, dans les temps froids, on entendait à une plus grande distance que de coutume, rompait par intervalle le silence qui régnait dans toute la nature; silence bien différent du repos paisible qui caractérise les paysages d'un pays cultivé, c'était celui de la désolation, de l'absence totale de l'existence animée. Tel était le manque absolu d'objets propres à inspirer quelque intérêt aux yeux et à l'esprit, qu'une pierre qui s'offrait à quelque distance sur la neige, fixait tous les regards, et devenait le but vers lequel on dirigeait sa course.

Quelque affreux que fût le spectacle qui s'offrait de toutes parts à la vue, la singularité de notre situation n'était pas sans quelques attraits;

nous sentions renaître notre courage en songeant à l'objet qui nous avait amenés, et en nous livrant à l'espérance de passer une partie de l'hiver suivant sous un climat plus favorable, dans quelqu'une des îles de la mer du sud. Peut-être aussi, quoique personne de nous n'osât l'avouer, nos pensées se reportaient-elles quelquefois involontairement vers notre patrie, et faisions-nous une comparaison entre l'aspect agreste de la nature dans cette contrée sauvage, et celui plein de charmes qu'elle offre dans l'heureux pays que nous avions quitté.

Nous eûmes bien des occasions, dans nos promenades sur le rivage, de nous convaincre de l'illusion à laquelle on se livre en calculant la grandeur des objets qu'on aperçoit à quelque distance sur la neige, et l'intervalle par lequel on en est séparé. Il arrivait souvent que nous dirigions nos pas vers une pierre qui nous paraissait énorme, et que nous croyions être à la distance d'un demi-mille ou environ, après une minute de marche, nous ne trouvions qu'un caillou que nous pouvions prendre avec la main; c'est ce qui arrivait surtout quand nous montions une colline : mais quoique nous eussions plusieurs fois reconnu cette illusion, nous ne continuions pas moins à nous y laisser tromper.

Dans l'après-midi, les équipages s'occupaient de divers ouvrages relatifs aux agrès des navires,

ressource qui ne manque jamais quand il ne s'agit que de se faire une occupation. A six heures on faisait la même revue que le matin, après quoi les équipages soupaient, et les officiers prenaient le thé. Nos gens pouvaient ensuite s'amuser comme bon leur semblait : ils dansaient, chantaient, jouaient à différens jeux. A neuf heures, ils se couchaient, et toutes les lumières étaient éteintes. Pour éviter tout accident dans un bâtiment où la nécessité exigeait qu'il y eût tant de feux et de lumières, le maître de quart visitait le premier pont toutes les demi-heures pendant la nuit, et en faisait son rapport à l'officier de garde. Pour nous assurer que nous ne manquerions pas d'eau en cas de feu, nous entretenions un trou dans la glace près de chaque vaisseau, et deux fois par jour on brisait la glace qui s'y formait. Il est à peine nécessaire de dire que les occupations des officiers pendant la soirée, étaient d'un tout autre genre que celles des hommes de l'équipage : les uns lisaient, les autres écrivaient, quelques-uns faisaient une partie d'échecs, d'autres jouaient de la flûte ou du violon, et à dix heures et demie, chacun se mettait au lit.

C'était ainsi qu'étaient employés six jours de la semaine, sauf les exceptions que les circonstances pouvaient exiger. Le dimanche, le service divin se célébrait toujours, et on lisait un ser-

mon à bord de chaque bâtiment. La prière ordinairement usitée en mer avait été changée de manière à l'adapter au service dont nous étions chargés, au succès qui avait jusqu'alors couronné nos efforts, et aux circonstances particulières dans lesquelles nous nous trouvions. L'attention que tout l'équipage donnait à ses devoirs religieux lui fait le plus grand honneur; elle contribua beaucoup à entretenir cette régularité et cette bonne conduite qui distingua constamment chacun de ceux qui le composaient, à très-peu d'exceptions près.

Nos représentations théâtrales avaient lieu régulièrement une fois tous les quinze jours, et elles continuaient à être pour tout l'équipage une source inépuisable d'amusement. Notre provision de pièces de théâtre n'était pas considérable, car elle ne consistait qu'en une couple de volumes qui s'étaient trouvés à bord par hasard. Il ne nous était donc pas possible d'avoir un répertoire très-varié. Nos auteurs se mirent à l'ouvrage, et l'on donna pour les fêtes de Noël une comédie mêlée de musique, spécialement adaptée à notre auditoire, et relative à l'entreprise dont nous étions chargés, et au succès que nous avions obtenu. Nous avions pour but de rendre plus complet le divertissement de nos spectateurs, et d'ajouter, s'il était possible, au désir et à l'espoir que chacun avait conçu de voir nos ef-

forts couronnés par une réussite complète (1). Nous craignîmes un instant que la rigueur du

(1) Le 23 décembre, les officiers jouèrent *le maire de Garratt* et une petite pièce de circonstance, composée par M. Parry, intitulée : *Le Passage au nord-ouest*, ou *La fin du voyage*. Le but de l'auteur était de convaincre l'équipage de la probabilité qu'il y avait que nous réussirions à découvrir ce passage, et de leur offrir la perspective des récompenses et des honneurs qui attendent ceux qui auront contribué à cette découverte. Autant que j'en puis juger, cette pièce produisit tout l'effet qu'on s'en était promis. Le thermomètre, pendant le spectacle, était à 32° au-dessous de zéro (— 28 $\frac{41}{100}$ de R.) en plein air, à 17° (22 $\frac{46}{100}$ de R.) dans l'endroit où étaient assis les spectateurs. Mais le plaisir qu'ils trouvaient à une représentation à laquelle ils prenaient un intérêt personnel, leur faisait oublier tous les inconvéniens du froid.

Bien des personnes trouveront frivole l'anecdote que je vais citer, mais je ne puis m'empêcher de la rapporter, parce que, d'une part, elle tend à prouver l'accueil favorable que reçut la pièce en question, et que de l'autre, elle montre la manière dont certaines gens se servent d'expressions qu'ils ne comprennent pas. Lorqu'on baissa la toile entre le premier et le second acte, tous les hommes de l'équipage causant de la pièce dont ils venaient de voir le commencement, exprimaient leur admiration en disant qu'elle était superbe, excellente, etc. : quand le maître d'équipage, voulant renchérir sur les autres, s'écria : «Comment, excellente, c'est de la vraie philosophie ! » FISHER.

froid n'empêchât la continuation de cet amusement, mais la persévérance des officiers surmonta tous les obstacles; et, depuis la naissance de l'art dramatique, c'est peut-être à bord de l'*Hécla* qu'on a joué pour la première fois la comédie sur un théâtre dont la température était à plus de 14° au-dessous de zéro du thermomètre de R.

Le journal dont j'ai déjà parlé était une autre source d'amusement, non-seulement pour ceux qui y contribuaient, mais pour ceux que la défiance qu'ils avaient de leurs talens ou quelques autres raisons empêchaient d'y travailler ; car ceux qui ne se souciaient pas d'écrire n'en étaient pas moins disposés à lire, et surtout à critiquer. Mais leur critique était toujours sans fiel, et de nature à ne pas offenser. Les articles insérés dans ce journal étaient de différens genres; la plupart avaient rapport à notre situation. Il est inutile que j'en parle plus au long, car j'apprends que les officiers ont résolu de le faire imprimer pour en amuser leurs amis, et que le libraire, après leur en avoir remis un certain nombre d'exemplaires, aura la liberté de disposer des autres (1).

---

(1) On trouvera un échantillon de ce journal à la fin de cet ouvrage. *Note du traducteur.*

Chaque jour nous avions vers midi un crépuscule très-marqué. Celui du jour le plus court de l'année avait suffi pour nous permettre de nous promener près de deux heures sur le rivage ; et l'on pouvait lire, sans trop de difficulté, un livre imprimé en très-petits caractères, en ayant soin de le tourner du côté du sud. Lorsque le temps n'était pas couvert, on y voyait ordinairement alors une belle arche d'un rouge brillant qui s'étendait sur l'horizon méridional une heure ou deux avant et après midi, et dont la lumière devenait plus vive, à mesure que le soleil se rapprochait de l'équateur. Quelque courts que fussent alors les jours, si toutefois on pouvait donner ce nom à quelques heures sur les vingt-quatre, la réflexion de lumière occasionnée par la neige, et quelquefois un beau clair de lune, faisaient que, dans les circonstances les plus défavorables, nous n'éprouvions jamais ces ténèbres profondes qui couvrent quelquefois l'horizon dans des climats plus tempérés. Tant que dura l'absence du soleil nous eûmes un soin tout particulier de maintenir la plus stricte régularité quant aux heures de nos repas et de toutes nos autres occupations. Cette attention, jointe à la manière graduelle et imperceptible dont les jours avaient raccourci, nous empêcha de trouver très-pénible un genre de vie si nouveau pour nous. Il faut avouer pourtant que nous n'étions

pas fâchés d'être arrivés au jour le plus court sans avoir eu de souffrances sérieuses à endurer, et nous observions, avec un degré de plaisir peu ordinaire, les progrès journaliers que faisait le soleil en se rapprochant de nous.

Nous avions remarqué qu'en général la glace craquait et se détachait du rivage vers le second jour après la nouvelle et la pleine lune, les plus hautes marées ayant lieu à ces deux époques. Il n'en fut pas de même lors de la nouvelle lune du 17 décembre; la séparation de la glace ne s'effectua que le 22, cinq jours et huit heures après le changement de lune. Ce retard venait peut-être de ce que le soleil et la lune avaient eu tous deux leur plus grande déclinaison vers le sud à l'époque ordinaire des plus hautes marées. Il se peut aussi que les coups de vent qui soufflèrent de l'est les 17 et 18 y aient contribué.

Nous eûmes le jour de Noël un temps très-froid, avec beaucoup de neige qui battait avec violence, quoique nous n'eussions qu'un vent assez modéré du nord-ouest; mais la neige qui tombe pendant l'hiver rigoureux de ce climat se compose de particules si déliées, qu'il faut très-peu de vent pour la pousser fort loin. Pour fêter ce jour autant que les circonstances le permettaient, on célébra le service divin à bord des vaisseaux; on ajouta à la ration ordinaire une certaine quantité de viande fraîche conservée suivant le pro-

cédé de Donkin, et l'on augmenta la distribution d'eau-de-vie afin que chacun pût boire à la santé de ses amis d'Angleterre. Cette journée se passa donc presque avec la même gaîté qui la distingue dans notre patrie, et je dois dire, à l'honneur des hommes de nos deux équipages, qu'il ne s'y passa aucun de ces désordres qui ne sont que trop communs parmi les marins. Un morceau de rosbif d'Angleterre qui fut servi au dîner des officiers, était à bord depuis le mois de mai précédent, et s'était conservé, sans sel, depuis cette époque, uniquement par la propriété antiseptique d'une atmosphère glaciale.

Vers la fin de ce mois, un assez grand nombre de nos gens eurent quelques doigts des pieds gelés, ce qui leur arrivait même en marchant à grands pas sur le rivage pour prendre de l'exercice. En examinant leurs bottes, M. Edwards remarqua que la semelle en était si épaisse qu'elle ne pouvait plier, ce qui engourdissait le pied et empêchait la libre circulation du sang. Il avait observé aussi que la plus légère blessure ne se guérissait que très-lentement depuis que le froid était rigoureux. Il en résultait donc que ces accidens pouvaient affecter la santé de ceux qui les éprouvaient, en les forçant à une longue inaction. Voulant obvier à cet inconvénient je fis faire pour chaque homme une paire de bottes en toile à voile doublée d'étoffe à couvertures

de laines, avec des semelles de cuir écru. Ce moyen réussit parfaitement, et ces accidens ne se renouvelèrent que dans des circonstances particulières et extraordinaires.

Le 26, entre huit et neuf heures du matin, le vent souffla tout à coup avec violence du nord et de l'ouest, et en une heure de temps le thermomètre qui était à 20° au-dessous de zéro (— 23 $\frac{10}{100}$ de R.) remonta à 6° (— 16 $\frac{89}{100}$ de R.) Le vent étant devenu plus modéré dans l'après-midi, le thermomètre retomba et marquait 17° à minuit. (— 21 $\frac{78}{100}$ de R.) Il baissa ainsi graduellement jusqu'au 30, et ce jour il descendit à 43°, (— 33 $\frac{35}{100}$ de R.) température la plus froide que nous eussions encore éprouvée. Enfin le 31 nous eûmes un autre exemple de hausse simultanée du vent et du thermomètre. A deux heures du matin, il marquait 28° au-dessous de zéro. (— 26 $\frac{67}{100}$ de R.) Une forte brise vint à souffler du nord et de l'est, et passa ensuite au sud-sud-est, et le thermomètre remontant en même temps, était à minuit à 5° au-dessous de zéro. (— 16 $\frac{44}{100}$ de R.) Nous terminâmes ainsi l'année sous une température plus douce que nous n'en avions éprouvé depuis deux mois.

CHAPITRE VII.

*Le canonnier de l'*Hécla *est attaqué du scorbut.— Le capitaine Parry fait pousser du cresson dans sa chambre. —Effets du froid. — Parasélènes. — Aurores boréales — Combat d'un chien contre un loup. — Familiarité de deux chiens avec des louves.—Retour du soleil sur l'horizon.—Propagation du son par le froid. — Influence des couleurs sur la réflexion de la chaleur. —Jour le plus froid de l'hiver. — Incendie de la maison construite sur le rivage. — Accident causé par le froid en cette occasion.*

Le temps doux par lequel l'année 1820 avait commencé ne dura pas long-temps, et le thermomètre retomba peu à peu à son niveau ordinaire. La quantité de neige qui était tombée jusqu'alors était si peu considérable, qu'il n'y en avait qu'environ deux pouces sur la terre, excepté dans les ravins et les terrains creux où elle s'était accumulée.

J'appris le 2 janvier, pour la première fois, la nouvelle fâcheuse que le scorbut venait de pa-

raître parmi nous. M. Scallon, canonnier de l'*Hécla*, se plaignait depuis quelques jours de douleurs dans les jambes, ce que M. Edwards regarda d'abord comme un rhumatisme. Mais bientôt l'état des gencives du malade ne lui laissa plus de doute que les symptômes ne fussent scorbutiques. Il est si rare que cette maladie commence à se déclarer parmi les officiers, que M. Edwards voulut en rechercher la cause, et il l'attribua à l'humidité du lit de M. Scallon, et de l'endroit où il était placé. Il était plus difficile d'en préserver les lits des officiers que ceux des matelots, parce que les premiers étaient nécessairement appuyés contre les flancs du vaisseau, ce qui formait en quelque sorte une communication immédiate avec l'atmosphère extérieure; au lieu que les autres en étaient séparés par un intervalle de dix-huit pouces. Pour prévenir les mauvais effets qui pouvaient en résulter pour la santé des officiers, je fixai des jours pour étendre près du feu leurs lits, de même que ceux du reste de l'équipage. Nos chirurgiens donnèrent tous les soins possibles à M. Scallon, et tous nos antiscorbutiques furent mis en réquisition pour lui. Je commençai aussi alors à semer dans ma chambre du cresson et du sénevé, dans de petites caisses remplies de terreau, et placées le long du tuyau de chaleur. Par ce moyen, malgré la rigueur du froid, j'avais une récolte tous les six ou

sept jours, et en coupant successivement chaque caisse, on pouvait donner à deux ou trois scorbutiques près d'une once de salade par jour, quoique l'économie que nous devions apporter dans la consommation du charbon ne nous permît pas d'entretenir le feu pendant la nuit. Si cela nous eût été possible, et que nous eussions été pourvus de tout ce qui était nécessaire, nous aurions pu nous procurer une bien plus grande quantité de substances végétales fraiches, le plus puissant de tous les antiscorbutiques. Ces deux plantes étaient nécessairement sans couleur, attendu qu'elles croissaient dans l'obscurité, mais il nous parut qu'elles conservaient le goût piquant et aromatique qu'elles ont ordinairement.

Le 11 à midi, la température de l'atmosphère était à quarante-neuf au-dessous de zéro. (— 36 de R.) : c'était le plus grand degré de froid que nous eussions encore éprouvé. Cependant comme le temps était calme, nous nous promenâmes une heure sur le rivage sans inconvénient; la sensation que cause le froid dépend moins de la température véritable de l'atmosphère, que du vent qu'il fait dans le moment qu'on l'éprouve. Dans les relations qu'on donne des contrées où le froid naturel se fait sentir à une grande intensité, on lui attribue différens effets que nous n'éprouvâmes certainement pas dans le cours de cet hiver. Le premier est cette sensation pénible,

que l'on prétend qu'il produit sur les poumons qui semblent se déchirer quand on respire un air très-froid. Jamais nous ne nous en aperçûmes, et cependant, en sortant de l'entrepont pour aller en plein air, *et vice versâ*, nous fûmes constamment pendant plusieurs mois dans l'habitude de subir un changement de température de 80 à 100°, (35 à 44 de R.) et quelquefois même de 120° (53 $\frac{1}{3}$ de R.) en moins d'une minute; et ce qui est plus étonnant, c'est que nous n'eûmes pas une seule maladie inflammatoire pendant tout ce temps. Le second effet attribué au grand froid, est la conversion subite en neige des vapeurs dont est chargée l'atmosphère d'une chambre habitée, lorsqu'on ouvre une porte ou une fenêtre communiquant avec l'air extérieur. Je dois dire que jamais nous n'observâmes pareille chose. Voici simplement ce qui arrivait. Quand on ouvrait les portes du haut et du bas des échelles des écoutilles, les vapeurs se condensaient à l'instant par suite de l'introduction soudaine de l'air froid; elles prenaient une forme visible, et ressemblaient exactement à une fumée fort épaisse qui se fixait sur tous les panneaux des portes et des cloisons, et qui les couvrait sur-le-champ d'une pellicule de glace qu'il était souvent nécessaire de gratter (1).

(1) Dans la journée du 12, le thermomètre étant

Pendant les mois de décembre, janvier et février nous vîmes souvent des parasélènes, et plus fréquemment encore des aurores boréales. Dans le premier de ces phénomènes, il partait quelquefois de quatre côtés de la lune à angles droits, un rayon de lumière vive et blanchâtre qui formait une croix. Il serait difficile de donner une idée de la beauté et de la variété que présentaient les aurores boréales; j'emprunterai, du capitaine Sabine, la description de celle dont nous fûmes témoins dans la soirée du 15 janvier.

« M. Edwards qui nous annonça l'apparition d'une aurore boréale, nous la décrivait comme formant une arcade parfaite, ayant ses deux extrémités presque au nord et au sud l'une de

---

à 51° au-dessous de zéro, (— 36 $\frac{90}{100}$ de R.) on exposa en plein air une petite quantité de très-forte eau-de-vie. Après avoir été dix minutes sur le tillac, elle commença à se geler, et au bout d'une demi-heure, elle prit la consistance du miel. On l'y laissa plus d'une heure; mais elle ne se durcit pas davantage. On répéta la même expérience dans la soirée, à la même température, et le résultat fut le même; nous trouvâmes seulement que la liqueur gelée semblait conserver moins de principes d'humidité, et était semblable à de la cassonnade. La gelée n'en parut altérer aucunement ni le goût ni la force. Nous la goûtâmes dans cet état, et nous n'éprouvâmes qu'une légère cuisson à la langue. FISHER.

l'autre, et passant un peu à l'est du zénith. Lorsque j'arrivai sur la glace, l'arcade était rompue. On voyait vers l'horizon méridional, l'aurore ordinaire, telle que nous l'avions vue récemment dans de belles nuits, une lumière pâle, semblant sortir de derrière un nuage obscur, à la hauteur de 6 à 12°, s'étendant plus ou moins, une nuit vers l'est, une autre vers l'ouest, changeant également de situation à différentes époques de la même nuit; n'ayant ni centre déterminé, ni point de bissection; la plus grande partie, et même quelquefois la totalité de la lumière étant tantôt à l'est, tantôt à l'ouest, mais se montrant rarement dans l'horizon septentrional, ou au delà des points cardinaux de l'orient et de l'occident. Ceci répond à l'aurore qu'on voit communément dans la Grande Bretagne, si ce n'est qu'elle y est particulière à l'horizon du nord, comme elle l'est ici à celui du midi, lançant en l'air de temps en temps des rayons de lumière. Cette aurore ne se distinguait ni par son éclat, ni par son étendue, la partie brillante de ce phénomène en étant détachée et tout-à-fait distincte.

« L'arcade lumineuse s'était divisée en masses irrégulières s'avançant avec rapidité en différentes directions, variant continuellement de forme et d'intensité, et s'étendant du nord au sud par l'est. Cette aurore était renfermée, pen-

dant le temps que je la vis, à l'orient, d'une ligne qu'on supposerait tracée sur le ciel et passant par le méridien; elle était plus vive et en plus grandes masses à l'est sud-est que partout ailleurs. M. Parry et moi nous remarquâmes que dans les endroits où l'aurore brillait davantage, les étoiles vues à travers étaient un peu obscurcies.

« La distribution de la lumière était irrégulière et changeait constamment. Cependant les diverses masses semblaient avoir une tendance à se former en deux arcades, l'une passant près du zénith, et l'autre à mi-chemin entre le zénith et l'horizon, toutes deux ayant généralement une direction du nord au sud, mais se courbant l'une vers l'autre de manière à former une éllipse si leurs extrémités eussent été prolongées. Ces arcades se détruisaient aussi promptement qu'elles se formaient. Quelquefois une partie de celle qui était voisine du zénith se pliait en faisant des ondulations semblables au mouvement d'un serpent, phénomène que nous n'avions pas encore observé. Souvent l'extrémité du côté du nord prenait la forme d'une houlette de berger, ce qui n'est pas très-extraordinaire. Il est difficile de comparer la lumière produite par une aurore à celle de la lune, parce que les ombres deviennent faibles et peu distinctes attendu la diffusion générale de la lumière de l'aurore; mais je croirais

que celle-ci ressemble à la lumière de la lune en son premier quartier. La lueur pâle de l'aurore est semblable à celle que produit la combustion du phosphore. Nous vîmes en cette occasion une légère teinte de rouge quand elle était dans son plus grand éclat, mais aucune autre couleur ne se fit apercevoir.»

Cette aurore semblait être fort voisine de nous. Nous prêtâmes une oreille attentive, cherchant à entendre les sons dont on prétend que ce brillant phénomène est quelquefois accompagné, mais nous n'en pûmes distinguer aucun ni en cette occasion, ni en aucune autre (1).

---

(1) Un de nos chiens eut à soutenir, le 19, un combat sérieux contre un loup, à environ cent cinquante toises des vaisseaux, comme on le reconnut au sang et aux touffes de poil qu'on trouva sur la neige. Il est impossible de dire lequel des deux fut vainqueur. Il est probable que le combat cessa par consentement mutuel, car tous deux devaient avoir été fort maltraités. Le chien avait les intégumens de la mâchoire inférieure et du devant de la gorge cruellement déchirés, une partie de la peau était même enlevée au-dessus de la racine de la langue; et quoique nous n'ayons pas vu les blessures que le loup avait reçues, plusieurs circonstances font croire qu'il ne s'en était pas mieux tiré que son antagoniste. D'abord le chien était de grande taille, et certainement supérieur au loup pour la force. Ensuite nous trouvâmes une grande quantité de sang à environ un mille

La gelée continuait à faire des ravages parmi nos bouteilles de jus de citron ; je réduisis donc

---

plus loin, et il fallait que le loup eût reçu des blessures très-profondes, pour que le sang n'eût pas cessé de couler, après qu'il eut parcouru cette distance par le froid qu'il faisait.

Nous avions d'abord quelque peine à nous persuader que ce fût contre un loup que notre chien s'était battu, car nous avions vu un chien appartenant à un officier du *Griper* fréquenter plus d'une fois la compagnie d'un loup, qui, depuis plusieurs jours, venait souvent rôder aux environs des vaisseaux. Peut-être, au reste, ce dernier animal était-il une louve. D'ailleurs le chien de l'officier était à peu près de la même couleur que les loups; peut-être avait-il été pris par ceux-ci pour un des leurs, tandis que l'autre, étant complétement noir, ne pouvait donner lieu à la même méprise. Quoi qu'il en soit, ce chien, qui avait lié connaissance avec les loups, disparut le 2 du mois suivant, sans que nous l'ayons jamais revu.

Dans une autre occasion, un de nos chiens s'en alla aussi avec un loup, ou plutôt avec une louve, car nous le soupçonnâmes ainsi d'après l'intimité qui régnait entre eux, et il ne revint qu'au bout de trois jours. Pendant son absence nous le vîmes un jour à une cinquantaine de toises de nous avec sa compagne. Un autre chien que nous avions avec nous, courut à eux, mais la louve lui montra les dents, et il revint sur-le-champ. Elle était de la taille d'un chien de Terre-Neuve, et y ressemblait assez, si ce n'est que sa queue était plus longue, car elle traînait par terre. FISHER.

d'un quart la distribution journalière qui s'en faisait, afin d'être sûr de ne pas en manquer si le scorbut venait à attaquer quelques autres personnes de l'équipage.

Le 26 à dix heures du soir, et le lendemain presque à la même heure, nous vîmes autour de la lune, un halo de lumière pâle, dont le rayon était de 22° 40'. Ce phénomène, qui se répéta souvent, arrivait presque toujours à l'époque de la pleine lune.

Le 28 à midi, le capitaine Sabine remarqua qu'aucune des étoiles fixes n'était visible, pas même celles de première grandeur. Cependant on apercevait Mars très-distinctement, ce qui peut faire juger de la force qu'avait alors la lumière du soleil.

Le 3 février, vingt minutes avant midi, on aperçut le soleil du haut du grand mât de l'*Hécla*, à la hauteur de cinquante-un pieds anglais au-dessus de la mer : c'était la première fois qu'il avait été visible pour nous depuis le 11 novembre, ce qui comprenait quatre-vingt-quatre jours, c'est-à-dire douze de moins que le temps qu'il passe réellement sous l'horizon, abstraction faite des effets de la réfraction atmosphérique : en montant sur le haut du mât, je trouvai qu'on le voyait distinctement au-dessus de la terre au sud ; un nuage nous empêcha d'en mesurer la hauteur à midi ; il paraissait néan-

moins avoir la moitié de son diamètre au-dessus de la terre, qui était de 4′ 30″ au-dessus de l'horizon de la mer, d'où il résulte que le montant total de la réfraction était de 1° 24′ 04″, ce qui n'a rien d'extraordinaire sous cette latitude, et par la température que nous éprouvions. Celle de l'atmosphère était alors de 38° au-dessous de zéro (— 31 $\frac{12}{100}$ de R.), et le mercure dans le baromètre marquait vingt-neuf pouces quatre-vingt-seize centièmes. Une colonne verticale de lumière d'un rouge pâle, s'étendait depuis la partie supérieure du disque du soleil jusqu'à environ 3° de hauteur: l'intensité en variait constamment, étant tantôt fort brillante, tantôt à peine visible. Ces changemens, qui étaient fort rapides, avaient beaucoup d'analogie avec ceux de l'aurore boréale, la lumière paraissant toujours s'élancer en haut; la largeur de cette colonne, qui fut visible environ trois quarts d'heure avant et après midi, était égale à celle du diamètre du soleil.

Pendant le cours de l'hiver, nous vîmes, en plusieurs occasions, une apparence de terre qui semblait à une grande distance. Cette apparence était plus décidée que jamais le 3 février, et se faisait voir au sud quart d'est du hâvre d'hiver.

Le capitaine Sabine avait tenu, depuis quelque temps, une des aiguilles dont on se sert pour

déterminer l'intensité de la force magnétique, suspendue à un fil de soie dans l'observatoire, afin d'observer d'une manière plus satisfaisante qu'on ne pouvait le faire à bord des vaisseaux, quel effet produisait sur elle l'aurore boréale. On aurait pu supposer que, dans ces régions où l'aiguille se trouvait dépouillée de presque toute sa force, elle aurait été plus aisément soumise à l'action d'une cause étrangère, mais nous ne remarquâmes jamais que l'aurore y produisît le moindre dérangement.

Le 4, nous revîmes le soleil, mais tellement défiguré par la réfraction, qu'il était impossible d'y reconnaître un disque circulaire : ce ne fut que le 7 que nous le vîmes distinctement.

Nous avions alors assez de clarté depuis huit heures du matin jusqu'à quatre, pour qu'on pût travailler avec facilité hors des vaisseaux. Je fis donc commencer à ramasser des pierres pour en former le lest de l'*Hécla* : nous avions calculé qu'il en faudrait environ soixante-dix tonneaux pour remplacer les provisions consommées lorsque nous quitterions le hâvre d'hiver. Cependant, comme nous approchions de l'époque la plus froide de la saison, il devint plus essentiel que jamais de ne pas laisser nos gens trop long-temps exposés au grand air, attendu le mauvais effet qu'aurait produit sur leur santé, l'inaction à laquelle les aurait condamnés pour

long-temps le moindre accident occasionné par la gelée. Je citerai encore à ce sujet les propres paroles de M. Edwards.

« La plupart des accidens que la gelée occasionna pendant le fort de l'hiver, eurent principalement lieu aux pieds et surtout aux pouces. Personne n'eut le malheur de le perdre, mais très-peu guérirent sans perdre l'ongle et l'épiderme. Tout pouvoir vital se trouvait invariablement détruit dans ces deux parties ; l'exfoliation s'en faisait toujours lentement, et était souvent accompagnée de petits ulcères à l'extrémité du pouce. Ces accidens, quoique peu dangereux en eux-mêmes, ne se guérissaient qu'avec beaucoup de difficulté, et la moindre négligence de la part du malade, éloignait encore sa guérison. »

Nous remarquâmes le 11 avec satisfaction que le soleil à midi, même à la hauteur d'un seul degré, avait une force suffisante pous affecter le mercure dans le thermomètre qui, exposé à ses rayons, monta de 40° au-dessous de zéro à 35°, (—32° à 29° $\frac{80}{100}$ R.), et retomba à 40° au bout d'une heure ou deux.

La distance à laquelle les sons se faisaient entendre en plein air pendant les grands froids, était toujours un objet de surprise pour nous. Nous entendions souvent, par exemple, des personnes causer du ton ordinaire de la conversation, à la distance d'un mille, et j'entendis un

homme chanter sur le rivage, quoique j'en fusse encore plus éloigné. Une autre circonstance mérite peut-être aussi d'être remarquée: le lieutenant Beechey et MM. Beverly et Fisher, se promenant le 11 à deux milles sous le vent des vaisseaux, furent surpris de sentir tout à coup une odeur de fumée si forte, que leur respiration en était génée; mais en avançant un peu plus loin, ils ne sentirent plus rien. Cette circonstance montre à quelle distance la fumée des vaisseaux était portée horizontalement, attendu la difficulté avec laquelle elle s'élève lorsque l'atmosphère est refroidie à un degré considérable.

Le 14, deux marins de l'*Hécla* s'étant énivrés la nuit précédente, faute qu'en toutes circonstances il était de mon devoir de prévenir, et qui, dans la situation où nous nous trouvions, aurait pu avoir des conséquences sérieuses pour la discipline et pour la santé de l'équipage, si j'eusse négligé de la punir, je leur fis appliquer le matin trente-six coups de lanières. C'était la première fois, depuis treize mois que l'*Hécla* était parti d'Angleterre, que je m'étais trouvé dans la nécessité d'infliger une punition corporelle, fait honorable à l'équipage, et que pour cette raison je rapporte avec satisfaction (1).

---

(1) Nous eûmes le 14 une bonne preuve de l'effet que produisent des couleurs différentes sur la réflexion de

Pendant quinze heures et demie, c'est-à-dire, depuis le 14 à quatre heures du soir, jusqu'à sept heures et demie dans la soirée du lendemain, le temps fut clair et presque calme. Un thermomètre attaché à un poteau entre les vaisseaux et le rivage, ne s'éleva jamais au-dessous de 54° au-dessous de zéro, (— 38 $\frac{24}{100}$ de R.), et descendit même, à six heures du matin, à 55° (— 38 $\frac{68}{100}$ de R.). Cette température aurait peut-être duré plus long-temps sans une brise légère qui, soufflant du nord, fit remonter le thermomètre d'abord à 49° (— 36 de R.), et ensuite jusqu'à 34° (— 29 $\frac{54}{100}$ de R.). Ce fut le plus bas point auquel il descendit pendant notre séjour dans le hâvre d'hiver. Pendant ces quinze heures, on ne souffrait aucun inconvénient en restant en plein air, pourvu qu'on

---

la chaleur. Le poteau auquel les thermomètres étaient suspendus, était peint en noir d'un côté, tandis que l'autre était blanc, c'est-à-dire de la couleur naturelle du bois. On remarqua que le thermomètre attaché au côté noir ne descendit jamais plus bas que 52° degrés au dessous de zéro, tandis que l'autre en marqua 54°. Ce poteau étant placé sur la glace à une distance considérable des vaisseaux, cette différence (de près d'un degré du thermomètre de R.) ne pouvait être causée ni par la localité, ni par quelque substance qui en eût été voisine.

FISHER.

fût bien vêtu, tant que le calme dura; mais en marchant contre le vent, quelque léger qu'il fût, on éprouvait sur tout le rivage une cuisson assez vive, accompagnée d'une douleur au milieu du front. Nous nous amusâmes à faire geler du mercure, et à le battre sur une enclume, réduite préalablement à la température de l'atmosphère : il n'était guère malléable en cet état, et se brisait communément au second ou au troisième coup de marteau (1).

Le 16, malgré la température rigoureuse de l'atmosphère, les officiers jouèrent la comédie

---

(1) Regardant ce jour comme un des plus froids que nous aurions probablement, je fis une expérience qui, quoique peu importante en elle-même, mérite d'être rapportée, parce qu'elle démontre d'une manière bien simple avec quelle rapidité l'eau se change en glace sous une telle température. Je portai au haut du grand mât une bouteille pleine d'eau, et je l'en fis tomber à travers une petite passoire. Lorsque les gouttes tombaient sur la couverture du vaisseau, elles étaient gelées et avaient pris une forme sphérique irrégulière. Il y avait quarante pieds huit pouces anglais du haut du mât à la couverture. Je dois pourtant ajouter qu'elles ne tombaient pas en ligne perpendiculaire, attendu qu'il faisait un peu de vent, et par conséquent elles mettaient plus de temps à tomber, qu'il n'en aurait fallu à un corps se mouvant librement. Il paraît cependant que les gouttes d'eau se gelaient en moins de deux secondes. FISHER.

qui avait été annoncée, mais il faut convenir que le froid était trop vif pour que ce fût un véritable divertissement, soit pour les spectateurs, soit pour les acteurs, surtout pour ceux de ces derniers qui avaient des rôles de femmes à remplir, et qui étaient costumés en conséquence.

Impatient de jouir de la clarté du soleil qui se montrait alors huit heures par jour, et voulant aussi diminuer la consommation de chandelles, j'ouvris les fenêtres de ma chambre qui avaient été soigneusement fermées et calfeutrées depuis le commencement de l'hiver, et il en résulta que le froid se répandit dans tout le bâtiment. Nous résolûmes pourtant de le supporter, mais il fut si rigoureux dans cette chambre pendant quelques semaines, qu'il était impossible d'y rester sans être bien enveloppé, et au lieu de prendre nos redingottes quand nous en sortions pour aller sur le tillac, pour nous réchauffer en faisant de l'exercice, c'était en y rentrant que nous les mettions. Les lits donnant toujours beaucoup d'embarras par la glace qui continuait à s'y accumuler, je fis coucher une partie de l'équipage dans des hamacs, mais nos gens s'étaient tellement habitués à leurs lits que ce ne fut pas une petite affaire que de les déterminer à ce changement.

Le 24, à dix heures un quart du matin, tandis que tout l'équipage prenait son exercice

habituel en courant autour du tillac, on s'aperçut que la maison que nous avions construite sur le rivage, était en feu : chacun s'y rendit sur-le-champ pour travailler à l'éteindre, et ayant réussi, non sans de grands efforts, à abattre le toit et à renverser une partie des murs de côté, de manière à pouvoir jeter de la neige sur les flammes, nous parvînmes à les étouffer au bout de trois quarts d'heure, et fort heureusement avant qu'elles eussent atteint le côté où nos instrumens les plus précieux étaient déposés dans leurs étuis. Les ayant enlevés, et ayant couvert les ruines de neige pour empêcher le feu de se rallumer, nous retournâmes aux vaisseaux, et nous attendîmes qu'un temps moins rigoureux nous permît d'examiner l'étendue du dommage. Il fut heureusement peu considérable, nul objet important n'ayant été matériellement détérioré (1). Avant le dîner, on passa en revue tout l'équipage pour voir si chacun avait mis des vêtemens secs, et l'on employa le reste du jour à faire sécher ceux qui avaient été mouillés.

Nous offrions pendant ce temps un spectacle curieux à voir. Il n'y avait aucun de nous qui

(1) Cet incendie fut occasionné par du linge qu'on avait mis sécher près du poêle, et qui, ayant pris feu, le communiqua en un instant aux nattes qui garnissaient l'intérieur de la maison. FISHER.

n'eût le nez et le visage couverts de taches blanches causées par la gelée; de sorte que les chirurgiens et quelques hommes qu'ils avaient pris pour les aider, ne faisaient que courir de l'un à l'autre, frottant avec de la neige les parties affectées pour y rétablir la circulation. Cette précaution prévint probablement plusieurs accidens, et cependant seize hommes grossirent la liste de nos malades par suite de cet événement, et quatre ou cinq furent plusieurs semaines avant d'être guéris. John Smith, soldat d'artillerie qui servait de domestique au capitaine Sabine, fut de ce nombre, et il en résulta pour lui des suites vraiment funestes. Il était dans la maison avec le sergent Martin, lorsque le feu se déclara: ils voulurent sauver un instrument précieux, dont ils connaissaient la valeur, et ils le prirent pour le transporter sur le vaisseau. Smith n'ayant pas ses gants, eut les doigts complétement gelés, au point que, lorsqu'il arriva à bord de l'*Hécla*, M. Edwards lui ayant fait mettre les mains dans l'eau froide, le froid subit communiqué à l'eau en fit geler la surface à l'instant. Malgré tous les soins qui lui furent prodigués, on fut obligé, quelque temps après, de lui couper trois doigts d'une main, et partie de quatre doigts de l'autre.

CHAPITRE VIII.

Premières apparences de dégel.—Parhélies. — Clôture du théâtre. — Scorbut — On coupe la glace autour des vaisseaux. — Réduction aux deux tiers de la ration journalière. — Retour des oiseaux, des rennes et des bœufs-musqués. — Maux d'yeux causés par la neige; moyens curatifs et préservatifs qu'on y oppose. — Légumes semés sur le rivage; ils ne réussissent pas. — Projet d'un voyage dans l'intérieur de l'île Melville. — Première pluie.

Le 1er mars, le temps étant beau et le froid modéré, quelques-uns de nos officiers en se promenant au sud-ouest, remarquèrent que la neige était glissante comme s'il commençait à dégeler. Il faut peut-être avoir éprouvé l'impatience avec laquelle nous attendions un changement de température, pour concevoir le plaisir avec lequel nous recûmes cette nouvelle.

Le 4, à onze heures et demie du matin, nous vîmes un halo à la distance de 22° 17′ autour du soleil; il consistait en un cercle presque

complet, et fortement prismatique, sur lequel on voyait distinctement trois parhélies, l'un étant directement au-dessus du soleil, et les deux autres de chaque côté de cet astre, et sur la même ligne : les teintes prismatiques étaient beaucoup plus brillantes dans les parhélies que dans aucune autre partie du cercle; mais le rouge, le jaune et le bleu étaient les seules couleurs qu'on y distinguât. Des rayons d'une lumière blanche, continue mais peu brillante, partaient du soleil même et s'étendaient en diverses directions bien au delà du halo; leur éclat devenait plus vif quand ils en étaient sortis. Ce phénomène, qui dura près de deux heures, se répéta souvent pendant ce mois et les deux suivans, et se présenta presque toujours sous de nouvelles formes, si ce n'est que dans l'arrangement des couleurs, le rouge était invariablement la plus voisine du soleil.

Le 6 à huit heures du matin, le thermomètre remonta à zéro : (— 14 $\frac{22}{100}$ de R.) c'était la première fois depuis le 17 décembre qu'il s'élevait à ce degré. Le lendemain nous vîmes la neige se fondre sur les parties peintes en noir de la poupe de l'*Hécla* qui faisait face au sud, mais elle restait aussi dure que jamais sur les parties peintes en jaune, quoique le thermomètre, au soleil, marquât 35° au-dessus de zéro, (1 $\frac{55}{100}$ de R.). On profita de ce change-

ment de température pour reconstruire la maison qui avait été en partie brûlée.

La rigueur du froid que nous avions éprouvé depuis long-temps, à l'exception des derniers jours, avait maintenu dans un état solide, sur les côtés du premier pont du vaisseau, la glace provenant des vapeurs produites par la respiration et par la fumée des mets chauds qu'on servait aux repas. Comme cet endroit n'avait aucune communication avec celui où l'on couchait, aucun inconvénient n'en était résulté; au contraire, il me semblait, sans vouloir décider si j'avais raison, que ce revêtement de glace faisait plus de bien que de mal, en empêchant la chaleur de s'échapper par les fentes. Le 8, m'étant aperçu qu'une apparence d'humidité commençait à s'y manifester, je donnai ordre qu'on rompît cette glace, et voudra-t-on croire que, dans cette journée, on en enleva plus de cent paniers contenant chacun cinq à six galons?

Les jours suivans, nous eûmes un vent assez fort qui varia du nord à l'ouest; il fut accompagné de neige, et le thermomètre retomba une fois jusqu'à 35° au-dessous de zéro, (—26 $\frac{67}{100}$ de R.). Cependant le 14, le temps étant calme, et le thermomètre au soleil marquant 33° au-dessus de zéro, (0 $\frac{53}{100}$ de R.), la neige recommença à fondre sur la poupe, quoique la température de

l'air à l'ombre fût encore de seize à dix-sept degrés au-dessous de zéro, (— 21 $\frac{32}{100}$ de R.).

Le 16 fut le dernier jour de nos amusemens théâtraux. La saison arrivait où l'on ne manquerait plus d'occupation, et il était nécessaire de supprimer une partie de la couverture des bâtimens, pour donner du jour aux chambres des officiers.

Le 20, deux matelots du *Griper* qui ramassaient des pierres sur le rivage pour en faire du lest, prétendirent avoir vu une mouette grise, que les marins nomment « le bourgmestre », et soutinrent qu'ils ne pouvaient s'être trompés, l'ayant vue à la distance de dix toises. Cependant comme cet oiseau ne peut subsister sans eau, et qu'il n'en existait pas dans les environs, nous conjecturâmes que c'était un hibou, oiseau qui pouvait rester dans l'île pendant tout l'hiver, les souris (*mus hudsonius*), dont nous voyions tous les jours les traces sur la neige, devant lui fournir une nourriture abondante. Quoi qu'il en soit, c'était une nouveauté pour nous qu'un animal vivant dans ce séjour de désolation; car les loups et les renards qui nous avaient fait des visites constantes pendant l'hiver, nous avaient presque entièrement abandonnés depuis quelques semaines.

Le nombre de nos scorbutiques augmenta pendant ce mois; il s'en trouvait quatre à bord

du *Griper*, indépendamment de six autres malades, et il n'en existait pas la moitié de ce nombre sur l'*Hécla*. Nos chirurgiens attribuèrent cette disproportion à l'humidité qui régnait dans l'endroit où couchait l'équipage du *Griper*, malgré tous les efforts qu'on avait faits pour l'en préserver; ce qui venait de ce que le premier pont étant plus petit que celui de l'*Hécla*, les lits étaient nécessairement plus voisins des bords du vaisseau, et les vapeurs s'y déposaient en si grande abondance, que la chaleur du feu ne pouvait remédier au mal. Ils proposèrent de substituer des hamacs aux lits; ce changement fut adopté sur-le-champ, et on eut lieu d'en être satisfait.

Le 23, nous creusâmes un trou dans la glace au milieu du hâvre; nous lui trouvâmes six pieds et demi d'épaisseur : elle était couverte de huit pouces de neige; l'eau avait en dessous quatre brasses et un quart de profondeur.

Le 28, le lieutenant Beechey ayant été se promener sur les montagnes situées à l'ouest, vit encore, et plus clairement, dit-il, que jamais, l'apparence d'une terre éloignée, au sud quart d'est, que nous avions déjà remarquée plusieurs fois.

Un jour que nous avions étendu notre promenade au nord du hâvre, un peu plus loin que de coutume, nous trouvâmes une pierre plate

sur laquelle la lettre P était gravée bien distinctement. Comme on ne pouvait croire que ce fût l'ouvrage de la nature, et que le temps avait été trop froid depuis notre arrivée pour qu'aucun de nos gens se fût amusé à s'asseoir sur la neige pour exercer ses talens en ce genre, cette trouvaille donna lieu à beaucoup de conjectures, et le temps étant devenu moins rigoureux, nous fîmes apporter cette pierre à bord de l'*Hécla* le 1er avril. Nous apprîmes alors que Pierre Fisher, marin appartenant à l'équipage du *Griper*, et l'un de ceux qui s'étaient égarés avec M. Fife, le 10 septembre précédent, était l'auteur de ce chef-d'œuvre, et avait ainsi gravé la première lettre de son nom (1). Cette circonstance ne mérite d'être remarquée que parce qu'elle prouve combien ils avaient suivi une fausse marche, puisque cet endroit était à

---

(1) Quand M. Fife et ceux qui l'accompagnaient furent de retour de cette excursion, nous fûmes surpris de voir comme Fisher en avait aisément supporté les fatigues. Il semblait regarder ce qui lui était arrivé comme une chose fort ordinaire. On lui demanda de quoi ils avaient vécu. « De quoi nous avons vécu? » répondit-il; « le duc de Wellington n'a jamais si bien vécu. Du gibier tous les jours, à déjeuner, à dîner et à souper. »

Note de M. Parry.

vingt-cinq milles de distance de la direction qu'ils auraient dû prendre (1).

Le 7 avril à minuit, on voyait assez clair pour consulter fort aisément le thermomètre. Le 8, le ciel était serein, et l'horizon méridional considérablement élevé par la réfraction, présentait encore cette apparence de terre qu'on avait si souvent observée.

Vers le milieu de ce mois, la longueur prolongée de l'hiver commença à redoubler notre impatience, et à nous inspirer des craintes raisonnables de nous voir retenus dans ce hâvre jusqu'à une époque où il serait trop tard pour que nous pussions nous flatter de voir se réaliser les espérances que les succès que nous avions obtenus l'année précédente, nous avaient portés à concevoir : nous ne nous attendions certainement pas au degré extraordinaire de froid qui continuait de jour en jour; et quand, à cet époque, avec le soleil sur l'horizon pendant dix-sept heures sur vingt-quatre, le thermomètre tombait encore quelquefois à 31° au-dessous de zéro, (— 28 de R.), on doit convenir que rien n'était moins favorable à nos projets. On peut s'imaginer aussi avec quelle anxiété nous atten-

(1) Cette circonstance prouve qu'au lieu de pénétrer bien avant dans l'île, comme ils l'avaient cru, ils étaient toujours restés à peu de distance des côtes. FISHER.

dions la première apparence de dégel, tant sur le rivage que sur la glace qui entourait les vaisseaux; mais rien ne l'annonçait encore, si ce n'est que dans les endroits où la neige avait peu d'épaisseur, les rayons du soleil avaient eu assez de force pour la fondre en partie, et en avaient fait un cristal transparent qui couvrait encore la surface de la terre.

Pendant les trois ou quatre derniers jours d'avril, la neige qui s'était amassée sur la couverture noire tendue au-dessus du bâtiment, commença à se fondre un peu pendant quelques heures au milieu de la journée, et le 30, un changement si rapide eut lieu dans la température de l'atmosphère, que le thermomètre remonta au point de glace, qui dans ce climat devrait plutôt s'appeler le point du dégel. C'était la première fois qu'un tel événement était arrivé depuis le 9 septembre précédent, c'est-à-dire depuis près de huit mois. Cette température nous semblait un été, et je fus obligé d'employer l'autorité pour empêcher nos gens de faire dans leurs vêtemens un changement qui aurait pu avoir des suites fâcheuses pour leur santé. La température fut si variable pendant ce mois, que le thermomètre descendit et monta successivement de 32° au-dessous de zéro, à 32° au-dessus, (de — 28 $\frac{45}{100}$ à 0 de R.). La neige était alors tellement amollie par

l'influence du soleil, qu'il était pénible et désagréable de marcher.

Pendant l'automne, nous avions flanqué les deux côtés des navires d'un rempart de neige accumulée. Il serait difficile de dire jusqu'à quel point cette mesure put contribuer à empêcher la chaleur de s'en échapper, mais on ne peut guère douter qu'elle n'ait été fort utile à cet égard, et qu'elle n'ait aussi empêché la glace, autour d'eux, d'atteindre une plus grande épaisseur. Quoi qu'il en soit, nous commençâmes le 4 mai à déblayer cette neige, afin de pouvoir couper la glace autour des vaisseaux, opération que je désirais faire avant de rien changer au poids et à la distribution de leur cargaison, de peur qu'ils n'en éprouvassent quelque dommage dans leur situation resserrée.

Le 6, le thermomètre ne s'éleva pas de toute la journée au-dessus de 8° et demi au-dessus de zéro (— 6 $\frac{67}{100}$ de R.); mais comme le vent était modéré, et qu'il était temps de songer à mettre les bâtimens à flot, nous commençâmes à scier la glace tout autour. Pour mettre les pieds des travailleurs à l'abri du froid et de l'humidité, je leur fis distribuer une paire de bottes et de bas fourrés, faisant partie de l'équipement que j'étais autorisé à leur donner gratis quand je le jugerais à propos. Nous ne terminâmes cette opération que le 17, et voici

comment nous la conduisîmes. La glace autour des vaisseaux avait six pieds anglais d'épaisseur, c'est-à-dire environ dix-huit pouces de moins qu'au milieu du hâvre d'hiver, ce qu'il faut attribuer principalement au soin que nous avions pris pendant quelque temps de la couper tous les jours, et peut-être aussi à la quantité de neige dont nous l'avions ensuite couverte. On commença par ouvrir un grand trou sous la poupe de manière à pouvoir y faire entrer les scies, ce qui nous occupa près de deux jours entiers, peu de personnes pouvant y travailler en même temps. On ouvrit alors une tranchée de deux pieds de largeur, dans toute la longueur du stribord, à partir de l'étrave jusqu'au gouvernail, ayant soin de laisser une digue de distance en distance, afin que l'eau qui pourrait s'introduire dans une partie, ne gênât pas les travailleurs en pénétrant dans les autres. On donna à cette tranchée, qui fut faite à coup de hâche, quatre pieds et demi de profondeur, de manière à ne laisser qu'environ dix-huit pouces à couper à la scie, sauf les endroits où nous laissions une digue. Cette tranchée finie, on fit jouer la scie, et cette opération du côté de stribord ne se termina que le neuvième jour : mais quand on eut poussé la tranchée jusqu'à dix à douze pieds de la poupe, le vaisseau se dégagea tout à coup de lui-même des glaces

qui le retenaient du côté de babord, et s'éleva sur l'eau d'environ dix pouces en arrière, et de près de dix-huit en avant; je m'étais précisément attendu à l'effet contraire; mais en y réfléchissant, cette circonstance n'est pourtant pas difficile à expliquer. La neige accumulée autour du vaisseau, à la hauteur de sept à huit pieds et pesant peut-être une centaine de tonneaux, avait forcé les glaces et le vaisseau qui y était enchâssé, à s'abaisser beaucoup au-dessous de leur niveau naturel. D'une autre part, le vaisseau était devenu plus léger attendu la consommation d'approvisionnemens qui avait eu lieu depuis plusieurs mois: cette double cause devait le faire élever sur l'eau, dès que l'obstacle qui le retenait cesserait d'exister.

Les vaisseaux, en partant d'Angleterre, n'avaient été approvisionnés que pour deux ans. La moitié de cet espace de temps étant écoulée, je crus, par précaution, devoir réduire aux deux tiers, à compter du 10 mai, la ration journalière de tout l'équipage, sans en excepter les officiers; chacun s'y soumit de bonne grâce, et ce fut une nouvelle preuve du zèle et du courage qui animaient tous les esprits.

Le 12, un homme qui s'occupait à tailler des tourbes sur le rivage, nous annonça qu'il avait vu une gelinotte blanche, événement qui n'était pas sans intérêt pour des gens qui, depuis près de

six mois, se trouvaient privés de viande fraîche. On s'en félicita d'autant plus qu'on le regarda comme un présage certain du retour de l'été. Le lendemain, M. Beverly tua un de ces oiseaux, et l'on aperçut sur la neige les premières traces de rennes et de bœufs-musqués, se dirigeant vers le nord. Le temps du retour de ces animaux, du continent à l'île Melville, se trouve ainsi déterminé; et le capitaine Sabine remarqua qu'il avait eu lieu dès le premier beau temps que nous avions éprouvé depuis que le soleil ne quittait plus l'horizon. En examinant l'estomac de l'oiseau qui avait été tué, on y reconnut les graines et bourgeons de plantes indigènes à l'île Melville et notamment du saule-nain, de sorte qu'il y était peut-être arrivé un jour ou deux avant que nous l'eussions vu. Le 15, on vit deux ou trois volées de ces mêmes oiseaux dont le nombre augmenta tous les jours, et il se passa peu de journées sans qu'on en tuât quelques-uns qu'on réservait pour les malades. Je renouvelai à cette époque l'ordre que j'avais donné autrefois, et que l'équipage nommait « loi sur la chasse », portant que tout gibier tué par qui que ce fût, devait être regardé comme propriété publique, et distribué régulièrement en remplacement d'autres provisions, sans distinction d'officiers ni de soldats. Les circonstances où nous nous trouvions rendaient l'exécu-

tion de ce règlement de la plus grande importance.

Plusieurs de nos chasseurs, pendant leurs excursions, ayant été exposés plusieurs heures à la réverbération des rayons du soleil sur la neige, revenaient le soir avec une inflammation douloureuse aux yeux, connue en Amérique sous le nom « d'aveuglement de neige ». On y éprouve alors la même irritation que s'ils étaient remplis de poussière et de particules de sable. Quelques peuplades d'Indiens américains guérissent ce mal en exposant les yeux à la vapeur de l'eau chaude; mais nous trouvâmes qu'une embrocation calmante faite avec une petite quantité d'eau d'acétite de plomb délayé dans de l'eau froide, était plus efficace pour soulager la douleur, et ne manquait jamais de guérir la maladie en trois ou quatre jours, pourvu qu'on eût soin de ne pas s'exposer à la clarté du jour. Pour prévenir toute attaque de ce mal, je fis donner à tout l'équipage un morceau de crêpe noir qu'on attachait au chapeau et qui tombait sur les yeux comme un voile, et l'on reconnut l'utilité de cette précaution. Quelques-uns de nos officiers en prirent une encore plus commode, et qui ne réussit pas moins : ce fut d'ôter les verres d'une paire de lunettes et d'y substituer un morceau de crêpe vert ou noir; on avait

reconnu que les verres échauffaient les yeux et augmentaient l'irritation.

Dès que les deux navires se trouvèrent à flot, je fis faire une revue exacte et soigneuse de tous les approvisionnemens qui se trouvaient sur leur bord, et je fis passer sur le *Griper* ceux qui lui étaient destinés, et qui avaient été chargés sur l'*Hécla*, faute de place sur l'autre bâtiment. On s'occupa aussi à briser les pierres qui avaient été rassemblées, et à les peser pour en former du lest, à préparer les voiles et les chaloupes, et chacun ayant son emploi particulier, notre petite colonie prit un air d'activité qu'elle n'avait pas eu depuis long-temps.

Je fis aussi à cette époque défricher un petit terrain sur le rivage, et j'y semai des radis, des oignons, du cresson et du sénevé. Le lieutenant Liddon en fit autant, mais on peut dire que ces deux tentatives échouèrent, car, à la fin de juillet, les radis n'avaient encore qu'un pouce de longueur, et les autres graines avaient encore moins réussi, malgré tous les soins qu'on en avait pris : on ne put pas même couper une seule fois le cresson et le sénevé cultivés ainsi en plein air, et nous fûmes réduits au petit jardin que j'avais établi dans ma chambre, et où, depuis que le temps était plus doux, ces deux végétaux croissaient plus facilement et en plus grande abondance. Je dois remarquer ici que

quelques-uns de nos gens semèrent pour leur amusement des pois ordinaires qui réussirent très-bien; si je l'eusse su plus tôt, j'en aurais fait semer une plus grande quantité dont les feuilles, bouillies comme des épinars, auraient offert une nourriture que personne de nous n'aurait dédaignée, après avoir été privé de toute substance végétale fraîche depuis plus de dix mois. Il est probable aussi que si nous avions eu du verre pour fabriquer des châssis, nous aurions pu obtenir plus de succès, malgré le misérable climat contre lequel nous avions à lutter.

Vers le 21 mai, nous aperçûmes chaque jour une diminution sensible dans la quantité de neige qui couvrait la terre; on voyait ça et là reparaître le sol brun qu'elle avait complétement caché. Le 22, en nous promenant à l'ouest des vaisseaux, nous eûmes la satisfaction de trouver dans un creux, environ une pinte d'eau, provenant de la dissolution naturelle de la neige, ce que nous n'avions pas vu depuis plus de huit mois. Pendant cette excursion, nous remarquâmes aussi avec grand plaisir que l'oseille (*rumex digynus*) croissait avec abondance dans le voisinage des vaisseaux. Dans presque toutes les touffes de mousse, nous trouvions une ou deux racines de cette précieuse plante antiscorbutique. On n'y voyait pourtant encore aucun commencement de végétation, et nous atten-

dîmes avec impatience l'instant où elle pousserait des feuilles qui nous fourniraient une substance végétale dont nous commencions tous à éprouver le besoin.

Comme j'avais lieu de penser que l'examen de l'étendue et des productions de cette île pouvait être utile à la géographie et à l'histoire naturelle de ces contrées, et la bonne santé dont jouissaient nos deux équipages permettant d'en détacher un certain nombre d'hommes, pendant que les autres continueraient à s'occuper des préparatifs pour nous remettre en mer dès que nous le pourrions, je résolus de faire un voyage dans l'intérieur, avec un certain nombre d'officiers et d'hommes des équipages qui s'offrirent volontairement pour cette excursion. Nous n'avions alors que deux malades, un sur l'*Hécla* et l'autre sur le *Griper*.

Dans la matinée du 24, M. Allison nous apprit qu'il avait senti quelques gouttes de pluie ; cette nouvelle nous causa la plus vive satisfaction, car rien ne pouvait contribuer davantage à fondre la neige. Le temps fut couvert de nuages pendant toute la journée, et enfin à huit heures et demie du soir, il tomba une pluie assez forte. Nous étions si peu habitués à voir l'eau dans un état de fluidité, et surtout à la voir tomber du ciel, que ce fut un spectacle intéressant qui attira tout l'équipage sur le tillac.

CHAPITRE IX.

Excursion dans l'intérieur de l'île Melville. — Approvisionnemens pour ce voyage. — Marche vers le nord. — On arrive à la mer. — Ile Sabine. — Retour vers le sud par une autre route. — Montagne bleue. — La charrette se brise. — Baie de Bushnan. — Golfe de Liddon. — Richesse du sol en cet endroit. — Restes de huttes d'Esquimaux. — Montagne de la Table. — Retour aux vaisseaux.

Le temps étant favorable le 1er juin, je pris toutes les mesures que mon absence pouvait exiger et je chargeai les lieutenans Liddon et Beechey de tenir les vaisseaux prêts à mettre à la voile vers la fin de juin, afin de pouvoir profiter du premier moment où l'état des glaces pourrait nous permettre de partir.

Les compagnons que je choisis parmi les nombreux volontaires qui s'offrirent en cette occasion, furent, le capitaine Sabine, MM. Fisher, Nias et Reid, le sergent de marine Mac-Mahon, le sergent d'artillerie Martin, trois matelots et

deux soldats de marine, faisant avec moi le nombre de douze. Nous prîmes des provisions pour trois semaines, en nous conformant à la ration journalière qui était d'une livre de biscuit, deux tiers de livre de viande conservée d'après le procédé de Donkin, une once de poudre de salep, une once de sucre, et une demi-pinte d'eau-de-vie (1). On fabriqua avec des couvertures de laine deux tentes du genre de celles qu'on appelle à l'armée tentes de la cavalerie; des piques d'abordage leur servaient de support, et en plaçant des pierres sur les bords qui pendaient à terre, elles offraient un abri très-commode et facile à transporter. Ces tentes, toutes les provisions, une cheminée portative pour cuire nos alimens, et une petite quantité de bois pour faire du feu, le tout pesant ensemble environ huit cents livres, furent placées sur une charrette légère, mais solide, construite tout exprès; ce mode de transport était le seul convenable au pays dans lequel nous allions voyager.

Chacun de nous avait en outre une couverture de laine cousue en forme de sac, une paire de souliers et de bas de relais, une chemise de

---

(1) Nous avions aussi trois fusils de chasse, deux pistolets, et une quantité considérable de munitions, de sorte que nous espérions pouvoir ajouter quelque chose à nos provisions chemin faisant. FISHER.

flanelle et un bonnet. Nous portions ces objets sur le dos dans un havre-sac. Celui des officiers pesait de dix-sept à vingt-quatre livres. Les hommes d'équipage n'avaient qu'un havre-sac pour deux, et ils le portaient alternativement. M. Dealey et trois matelots nous accompagnèrent le premier jour pour nous aider à porter nos provisions. Mon intention était de marcher vers le nord le plus directement possible, et si nous rencontrions la mer, de faire un détour à l'ouest de manière à retourner aux vaisseaux dans trois semaines au plus tard. Nous résolûmes de ne voyager que de nuit, si l'on peut donner ce nom à une partie de la journée quand le soleil est toujours sur l'horizon. Par ce moyen nous devions avoir l'avantage de dormir pendant la plus grande chaleur, et d'éviter la répercussion des rayons du soleil sur la neige, pendant le temps où ils ont le plus de force.

Nous partîmes à cinq heures du soir, suivis d'une troupe nombreuse d'officiers et de marins qui voulurent nous éviter, pendant quelques heures, la fatigue de porter nos havre-sacs et de traîner la charrette. Nous gravîmes une hauteur au nord-est; nous préférâmes cette route parce qu'il s'y trouvait moins de neige. Nos compagnons nous quittèrent à huit heures, et nous entrâmes dans une grande plaine presque entièrement couverte de neige, mais tellement en-

durcie qu'elle offrait un excellent marcher, et que la charrette y roulait sans aucune peine. Nous nous arrêtâmes pour dîner (1) au nord de trois montagnes rondes fort remarquables, à onze heures du soir. Les portions de terre qui n'étaient plus sous la neige paraissaient plus fertiles que le voisinage immédiat de la baie d'hiver. Le saule nain, l'oseille, le pavot (*papaver nudicaule*) et surtout la mousse, s'y trouvaient en plus grande quantité. Nous ne pûmes cependant trouver assez de petites branches sèches de saule nain, pour faire fondre de la neige, et nous fûmes obligés d'entamer notre petite provision de bois.

Nous nous remîmes en marche peu après minuit, et au bout d'une demi-heure, nous trouvâmes dans la direction du nord quart d'est, une pièce d'eau couverte de glace d'un demi-mille de longueur sur une centaine de toises de largeur. Nous y vîmes deux canards que nous crûmes appartenir à l'espèce nommée *anas spectabilis*. Nous aperçûmes ensuite une plaine immense s'étendant vers l'ouest, sur laquelle on ne pouvait distinguer, même avec une lunette d'approche, pas un seul point noir qui rompît l'u-

(1) Comme nous nous reposions pendant le jour, nous donnâmes le nom de dîner au repas que nous faisions pendant la halte de chaque nuit. FISHER.

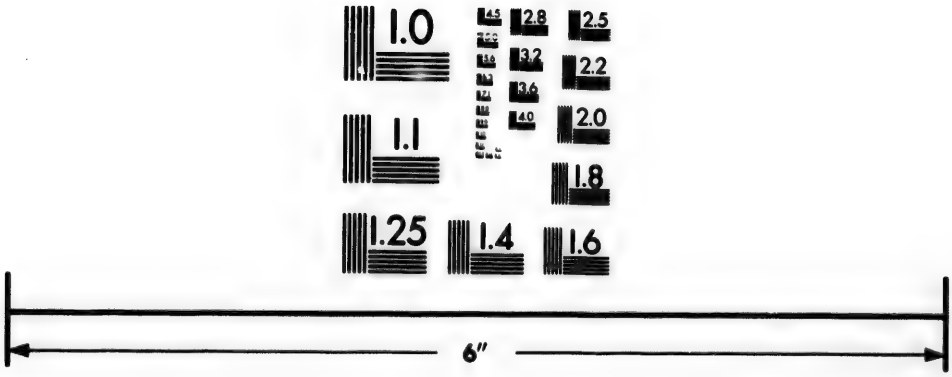
niformité de la neige dont elle était couverte ; et qui semblait se terminer par une chaîne de hautes montagnes que nous avions aperçues du sud de l'île, et que nous avions nommées les montagnes bleues. Ces monts escarpés nous avaient alors fait penser que la mer devait baigner leurs pieds, et si nous n'avions été certains que nous étions à trois ou quatre cents pieds au-dessus du niveau du hâvre d'hiver, cette plaine si unie, qui ressemblait à un bras de mer, nous aurait confirmés dans cette idée. Nous fîmes halte à six heures et demie du matin. Nous avions tué sept ptarmigans; nous avions vu deux pluviers dorés (*charadrius pluvialis*) et deux rennes, les premiers qui se fussent encore offerts à nos yeux depuis leur retour ; ils avaient avec eux un faon si petit qu'on ne pouvait douter qu'il ne fût venu au monde depuis l'arrivée de sa mère dans cette île (1). Nous repartîmes à cinq heures du soir et je renvoyai au hâvre d'hiver M. Dealey et deux des matelots qui l'accompagnaient; nous gardâmes le troisième avec nous (2).

---

(1) Il était de la taille d'un gros chat ; et cependant déjà si léger à la course que quelques-uns de nous s'étant mis à sa poursuite, y renoncèrent bientôt, désespérant de pouvoir l'atteindre.

(2) La neige, dans l'intérieur de l'île, était si molle, qu'on jugea que son assistance était nécessaire pour ai-

IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

2.8
2.5
3.2
2.2
2.0
1.8
1.0

Le 3, nous traversâmes quelques ravins qui s'étendaient de l'est nord-est à l'ouest sud-ouest, mais ils étaient remplis de neige, et l'on n'y apercevait pas une goutte d'eau. Le capitaine Sabine et moi, ayant beaucoup d'avance sur le reste de notre petite caravane, nous nous étions assis pour l'attendre, quand un beau renne accourut vers nous en trottant, s'approcha à environ quinze toises, et resta un quart d'heure à folâtrer autour de nous. Nous n'avions pas de fusil, et quand nous en aurions eu, je crois que nous ne l'aurions pas tué, car la charrette était déjà bien suffisamment chargée, et il nous semblait que c'eût été mal payer la confiance qu'il nous témoignait. Ceux qui nous suivaient furent moins scrupuleux, ils lui tirèrent une couple de coups de fusil, mais sans l'atteindre. Nous remarquâmes que chaque fois qu'il voulait partir il faisait une espèce de gambade de gaîté, en se levant sur ses pieds de derrière. Le sol était riche en cet endroit, et nous y trouvâmes beaucoup de mousse, d'oseille et de saxifrage (*saxifraga oppositifolia.*)

Nous eûmes pendant toute la matinée un

---

der à traîner la charrette, car il fallait quelquefois les efforts réunis des officiers et des hommes d'équipage pour la faire avancer. FISHER.

brouillard fort épais qui se dissipa après midi, et nous pliâmes nos tentes à cinq heures du soir. Après avoir fait trois quarts de mille, nous arrivâmes sur le bord d'un ravin qui n'avait pas moins de cent pieds de profondeur, et dont les rives étaient presque partout taillées à pic. Nous eûmes beaucoup de peine à trouver un endroit où la charrette pût le traverser; il nous en coûta une heure de travail. Au nord de ce ravin se trouvaient des masses de grès détachées; nous remarquâmes, tant en cet endroit qu'en plusieurs autres, que celles que les roues venaient à briser rendaient la même odeur fétide que la pierre à chaux, quoique nous n'en ayons jamais découvert aucune de cette espèce. Dans quelques-uns de ces grès nous trouvâmes quelques morceaux de charbon de terre, tantôt pur, tantôt mêlé d'ardoise, et qui brûlait passablement. A deux milles un quart plus loin vers le nord, nous entrâmes dans une plaine couverte de neige qui ne laissait voir la terre que dans un petit nombre d'endroits, dans l'un desquels elle avait une légère couleur de brique. A l'endroit où nous fîmes halte à minuit, nous trouvâmes deux petits amas d'eau bourbeuse, mais comme il était important de ménager notre bois en cas d'accident, nous en bûmes plutôt que de faire du feu pour fondre de la neige, ce qui exige plus de bois

que ne se l'imaginent ceux qui n'en ont jamais fait l'expérience.

Le 4, à deux heures du matin, nous nous remîmes en marche vers le nord, parcourant la même plaine de neige où le petit nombre d'endroits découverts que nous rencontrions, nous rappelaient les Oasis du grand désert d'Afrique. La stérilité y était complète, et les pavots mêmes nous avaient abandonnés. Un vent assez vif s'étant élevé du sud-sud-est, nos marins, pour prouver qu'ils n'oubliaient pas leur métier, arrangèrent sur la charrette une grande couverture en guise de voile, et cette invention réussit fort bien. Nous ne vîmes de toute cette matinée ni trace de végétation, ni aucune créature animée.

Lorsque nous eûmes dressé nos tentes à sept heures du matin, le vent devint si violent et chassa la neige avec tant de force, que nous nous estimâmes fort heureux de pouvoir nous mettre à l'abri. Nous avions soin de placer toujours la charrette du côté du vent, de manière à en rompre la violence, et malgré la rigueur de la saison, quand nous étions enveloppés de nos couvertures, ou, pour mieux dire, quand nous étions enfoncés dans nos sacs, nous avions en général assez chaud pour goûter les douceurs du repos. Je dois dire ici une fois pour toutes, que, toutes les fois que nous dressions nos tentes, quelque courte que dût être notre halte,

M. Fisher veillait à ce que chacun changeât de bas, et examinait l'état de ses pieds. Par ce moyen nous avions des bas secs pour dormir. Comme il gelait toutes les nuits, ce n'était que pendant le jour que nous pouvions les faire sécher, de sorte qu'après la halte de minuit, il était indispensable de remettre des bas et des souliers mouillés; mais comme ils l'auraient été une demi-heure après notre départ, cet inconvénient n'était pas grave. Nous partîmes à sept heures du soir, et le vent « soufflant de babord » comme le disaient nos marins, ils étendirent en travers une seconde couverture qu'ils appelèrent la grande voile. Ce fut pour eux un amusement, et ils en eurent véritablement moins de fatigue.

Le 5, à une heure du matin, nous n'avions trouvé aucun endroit sans neige pour nous y arrêter. Il y avait beaucoup de pierres dans les environs; j'en fis ramasser, et nous formâmes une espèce de pavé, sur lequel nous plaçâmes nos tentes. Un brouillard épais ne nous permit de partir qu'à six heures. On ne voyait encore alors qu'à un quart de mille, et comme il fallait déterminer un objet en ligne droite pour diriger notre course, et qu'il fallait répéter cette opération toutes les cinq ou dix minutes, ce travail devenait extrêmement pénible, et M. Fisher et moi qui marchions en

tête comme guides, nous y gagnâmes le mal d'yeux, dit aveuglement de neige. Deux autres de nos compagnons en furent aussi attaqués, mais ce mal cédait en général à l'embrocation dont j'ai déjà parlé, et à quelques heures de repos. Les voiles de crêpe furent d'une grande utilité pendant cette excursion.

Après avoir passé un grand ravin sur les bords duquel nous eûmes le plaisir de revoir la terre, et où nous trouvâmes de l'eau, nous entrâmes dans une nouvelle plaine couverte de neige. Après y avoir fait quelques milles, nous aperçûmes, à une grande distance, des montagnes situées au nord-est, et nous fûmes encore dans l'incertitude si l'espace qui nous en séparait était la mer ou une plaine bien nivelée.

Le 6, vers 4 heures du matin, étant arrivés sur une hauteur, tout nous porta plus que jamais à croire que la plaine qui s'ouvrait devant nous n'était autre que la mer. Des montagnes qui la terminaient au nord-est nous parurent appartenir à une autre île, et nous reconnûmes ensuite que nous ne nous étions pas trompés. Nous la nommâmes l'île Sabine. Voulant sortir de toute incertitude à cet égard, nous marchâmes dans cette direction, mais la pluie et le givre nous forcèrent à nous arrêter et à dresser nos tentes, quand nous n'avions plus qu'en-

viron un mille et demi pour arriver à ce que nous regardions comme le rivage.

A six heures du soir, le temps s'étant éclairci, je partis avec MM. Nias et Reid, laissant nos autres compagnons sous nos tentes, jusqu'à notre retour. Après avoir fait un mille et demi, à travers une neige fort épaisse, nous remarquâmes dans plusieurs morceaux de glace jetés sur le rivage, des fentes parallèles à la ligne que suivait la côte; c'est ce que nous avions déjà vu au hâvre d'hiver, et qui est occasionné par la hausse et la baisse de la marée. Cette circonstance acheva de nous convaincre que nous avions la mer devant nous. Pour nous en assurer encore mieux, nous suivîmes le rivage du côté de l'ouest, et nous gravîmes un promontoire que nous nommâmes pointe Nias. A ses pieds, et aussi loin que la vue pouvait s'étendre le long des côtes, la mer avait jeté de ces énormes glaçons semblables à ceux auxquels nous nous étions si souvent amarrés pour nous mettre en sûreté, sur les rives méridionales de l'île. Descendus de cette hauteur, nous avançâmes à une cinquantaine de toises sur la glace, et travaillant avec une pique d'abordage et nos couteaux, seuls instrumens que nous eussions, nous essayâmes de faire un trou dans la glace, afin de goûter l'eau qu'elle couvrait, et de ne conserver aucune incertitude. Mais

après deux heures de travail pénible, nous n'avions atteint qu'une profondeur de deux pieds et nous fûmes obligés d'y renoncer.

Nous retournâmes donc à nos tentes, et nous partîmes tous pour le cap Nias, à une heure du matin. Nous reprîmes l'ouvrage que nous avions interrompu, et nous trouvâmes que la glace avait quatorze pieds quatre pouces d'épaisseur. Nous goutâmes l'eau, et il ne put nous rester aucun doute que nous ne fussions sur la mer. Sur la partie la plus élevée du promontoire, nous érigeâmes une espèce de monument en pierres, de forme conique et ayant douze pieds de diamètre à sa base, sur pareille hauteur. On peut le voir de très-loin tant du côté de la mer que de celui de la terre, et comme M. Fisher mit beaucoup de soin à sa construction, il est probable qu'il durera très longtemps. Nous y déposâmes un cylindre d'étain dans lequel nous plaçâmes un papier contenant nos noms, l'époque, notre séjour et le motif qui nous avait amenés dans cette île, et quelques pièces de monnaie d'Angleterre.

A cinq heures du soir, nous nous remîmes en marche vers le sud-ouest, et après avoir fait cinq milles, le terrain commença à monter considérablement, et nous nous trouvâmes sur les montagnes bleues, dont les plus élevées étaient à trois ou quatre lieues de distance à

l'ouest. Nous fîmes halte un peu avant minuit à trois ou quatre milles de la mer. Pendant toute cette marche, nous avions trouvé le terrain fort inégal et très-humide. La mousse, le saxifrage et même quelques touffes d'herbe s'y montraient en plus grande quantité, et nous vîmes aussi reparaître l'oseille.

Le 9, nous continuâmes à marcher dans la même direction, mais en décrivant plusieurs courbes, attendu l'irrégularité du terrain. Cette circonstance rendait notre marche plus difficile, mais nous n'étions pas fâchés d'être dans des montagnes, attendu l'ennui que nous inspirait l'uniformité des plaines couvertes de neige. Pour la première fois, depuis bien des mois, nous vîmes un petit ruisseau dont l'eau était courante, mais elle n'avait que de six à douze pouces de profondeur. Depuis ce moment nous rencontrâmes plus d'eau que nous n'en désirions, car il en résultait que nous avions souvent à traverser des terrains marécageux, où le travail de traîner la charrette devenait très-pénible. Nous trouvâmes beaucoup d'oseille dans cette journée, dont les feuilles n'avaient encore que la grandeur d'une pièce de 50 centimes; elles étaient presque entièrement rouges. Nous ne vîmes que quelques gelinottes blanches, et une couple d'oies; nous reconnûmes des traces de rennes.

Le 10, nous entrâmes dans une nouvelle

plaine couverte, en partie, de neige ; et les endroits où elle était fondue étaient si humides, qu'à peine la charrette pouvait-elle y passer, de sorte que nous cherchions alors la neige avec autant d'empressement que nous l'évitions quelques jours auparavant. Cette plaine se terminait par un ravin, sur les bords duquel nous dressâmes nos tentes, mais le sol était si humide, que nous fûmes encore une fois obligés de former un pavé avec des pierres.

Nous nous remîmes en marche le 12, à quatre heures et demie du matin. Après avoir fait environ quatre milles, nous vîmes tout à coup, à la distance de deux ou trois milles devant nous, la mer ou un grand lac, que nous apercevions entre deux montagnes hautes et escarpées. Nous gravîmes la montagne la plus voisine de nous et de la hauteur de huit à neuf cents pieds nous vîmes une immense plaine de glace, qui s'étendait à l'ouest, à perte de vue, et qui se terminait à l'est par d'autres montagnes. Nous pensâmes alors que nous étions sur le bord d'un grand lac, mais cette conjecture était mal fondée, comme nous le reconnûmes ensuite. Un ravin près duquel nous étions, porte ses eaux dans une petite baie de deux à trois milles de profondeur ; nous la nommâmes baie de Bushman. Il était nécessaire de descendre dans ce ravin dont les rives fort escarpées étaient cou-

vertes d'une immense quantité de pierres de sable de toutes dimensions. Mais au milieu de la descente, l'essieu de notre charrette se rompit, et il fallut transporter tout notre bagage au fond du ravin où nous dressâmes nos tentes. Le bois qui composait la charpente légère de la charrette n'étant plus bon qu'à brûler, nous nous en servîmes pour faire cuire quelques gelinottes (1). Il n'est pas aisé à ceux qui ne l'ont pas éprouvé, de se figurer le plaisir avec lequel on fait un repas chaud, après avoir vécu plusieurs jours de provisions froides dans ce climat rigoureux. Ce changement nous parut d'autant plus agréable, que la viande conservée qui faisait notre principale nourriture, était ordinairement gelée quand on la retirait des boîtes d'étain qui la contenaient.

Après avoir fini nos arrangemens relativement à nos bagages dont il fallut que chaque homme de l'équipage portât de soixante à soixante-dix livres, et chaque officier de quarante à cinquante, nous partîmes le 12 à deux heures et demie du matin, et côtoyâmes le rivage de la

(1) Comme nous avions assez de bois dans le corps de la charrette, nous laissâmes les routes en bon état dans le lieu où l'essieu s'était brisé. Si quelques voyageurs y passent jamais, ils verront qu'ils ne sont pas les premiers qui aient visité ces régions glacées et désertes. FISHER.

petite baie jusqu'à un promontoire qui en forme l'entrée du côté de l'est. Les rochers, qui sont situés à environ vingt-cinq toises des bords, se composent de grès, rangés par couches horizontales, de manière qu'en bien des endroits on les prendrait pour des ruines de bâtimens plutôt que pour l'ouvrage de la nature. D'énormes fragmens de pierres, tombés de leur sommet, couvraient presque tout l'espace qui les séparait du rivage. Les environs de la baie de Bushnan sont un des endroits les plus agréables que nous ayons vus dans les régions arctiques; la végétation y est plus riche et plus abondante que partout ailleurs; sa situation est abritée et favorable au gibier. Nous y trouvâmes une grande quantité de mousses, d'herbes, de saules nains et de saxifrages; le capitaine Sabine y cueillit une renoncule en pleine fleur.

Nous arrivâmes au promontoire à cinq heures du matin, et comme nous pouvions voir alors que ce lac ou ce golfe s'étendait à une distance considérable à l'est et à l'ouest, je résolus de le traverser sur la glace; nous prîmes pour point de repos une petite île que nous apercevions. Il ne me restait guère de doute en y arrivant, que nous ne fussions sur un golfe, car, quoique l'atmosphère fût sans aucun nuage, nous n'avions pu apercevoir aucune apparence de terre du côté de l'ouest; mais comme je voulais m'en assurer po-

sitivement, je venais de donner ordre qu'on creusât un trou dans la glace, quand un des nôtres ayant été puiser de l'eau dans un creux qui s'y était formé, elle se trouva salée, ce qui décida la question. Nous donnâmes à cette île le nom d'Hooper. Le capitaine Sabine et moi ayant gravi une des montagnes les plus élevées, nous eûmes une vue complète de ce beau golfe auquel je donnai le nom de Liddon, et nous vîmes, à la distance de cinq à sept lieues, les promontoires qui en forment l'entrée et que je nommai Beechey et Hoppner. Ce golfe s'avance dans les terres du côté du nord-est. Nous ne pûmes en reconnaître l'étendue de ce côté, mais nous avons dû en passer assez près dans la journée du 4.

Nous restâmes sur cette île, où la végétation ne produisait que de mauvaise mousse, jusqu'à six heures du soir. La neige, après la chaleur du jour, était devenue si molle que, chargés comme nous l'étions, nous y enfoncions quelquefois presque jusqu'aux genoux; cela rendait notre marche pénible; aussi fûmes-nous charmés d'arriver à terre à huit heures et demie : nous marchâmes pourtant encore pendant trois heures. Le sol fort riche en cet endroit, était couvert de la plus belle mousse et d'une grande quantité d'herbes, de saxifrages et de pavots. Les excrémens qui jonchaient la terre, prouvaient que les bœufs-musqués, les rennes et les lièvres venaient sou-

vent y paître. Cet endroit paraissait si favorable pour apprendre à connaître les différentes espèces d'animaux qui fréquentent cette île, que je résolus d'y passer une partie de la journée suivante. Nos chasseurs partirent le matin de bonne heure, et rencontrèrent un bœuf-musqué. Ils tirèrent sur lui, mais sans le blesser; il s'enfuit sur les montagnes. Cet animal paraît fort mal proportionné, ses poils sont si longs que ses jambes semblent n'avoir que deux ou trois pouces de longueur. Quand on le chasse, il frappe la terre de ses cornes, se retourne quelquefois vers ceux qui le poursuivent, mais ne cherche jamais à les attaquer. Nos gens virent aussi une douzaine de rennes, des gelinottes blanches, quelques pluviers dorés, et d'autres oiseaux. On prit une couple de souris, semblables à celles que nous avions vues dans les autres parties de l'île, ayant la tête et le ventre brun, et le dos d'un gris foncé. Ces derniers animaux semblent très-nombreux. Une souris que le sergent Martin poursuivait ne voyant pas de trou pour s'échapper, s'adossa contre une pierre comme pour se mettre en défense, et lui mordit le doigt quand il porta la main sur elle. On trouva les débris de six huttes d'Esquimaux sur une pointe de terre à trois quarts de mille à l'ouest quart de sud de l'endroit où nous étions campés. Leur forme était circulaire, d'environ six pieds de diamètre, construi-

tes en pierres irrégulières de toute taille et de toute forme ; les murs ne s'élevaient qu'à deux pieds du sol. L'intérieur était pavé en dalles de pierre schisteuse blanche, qui abonde en cet endroit. La mousse couvrait une partie de ce rez de chaussée, et paraissait avoir une crue de trois à quatre ans. Sur un côté de chacune de ces huttes était un petit compartiment faisant projection à l'extérieur, et qui avait sans doute servi à mettre les provisions. A quelques pieds de l'une d'elles, on voyait un plus petit cercle de pierres où les Esquimaux allumaient sans doute leur feu, car elles en portaient encore les marques. Toutes les huttes que nous avions vues en 1819 dans l'île de Byam-Martin, et en 1818 sur la côte du Groënland, étaient munies d'un cercle semblable. Les Esquimaux doivent se trouver au mieux pour un mois ou six semaines dans ces environs, car je ne doute pas qu'en juillet et en août le gibier n'y soit fort abondant. Le capitaine Sabine et M. Fisher, qui étaient tous deux descendus dans l'île de Byam-Martin, pensèrent que les huttes que nous venions de voir avaient été abandonnées plus récemment que les premières.

Un grésil qui battait avec beaucoup de force, nous empêcha de faire beaucoup de chemin dans la soirée du 13, mais le lendemain le temps s'éclaircit et nous nous remîmes en route vers le sud. Nous nous arrêtâmes à huit heures du ma-

tin en vue de hautes montagnes qu'on apercevait du hâvre d'hiver et que nous avions déjà nommées les montagnes de la Table, et nous campâmes le soir à leurs pieds.

Comme ces montagnes sont presque entièrement composées de débris de pierres à chaux, et que nous n'avions vu jusqu'alors que des grès, nous désirions voir où commençait ce changement. Nous ne trouvâmes de pierres à chaux qu'à environ cinquante toises des montagnes, où nous en vîmes des fragmens épars sur le sol, avec une petite quantité de granit et de feldspath. Le terrain était d'ailleurs entièrement sablonneux. Nous ne rencontrâmes pas de toute cette journée une seule créature vivante, et nous remarquâmes en général qu'on trouvait dans toute l'île Melville plus de gibier dans le voisinage de la mer que dans l'intérieur des terres, excepté sur la côte septentrionale qui est trop stérile pour qu'il puisse y subsister.

Dans la matinée du 15, nous érigeâmes sur le haut de la plus remarquable de ces montagnes un monument semblable à celui que nous avions érigé sur le cap Nias, et je fis avec le capitaine Sabine les observations nécessaires pour en déterminer la latitude à 74° 48′ 33″, et sa longitude à 111° 11′ 49″, tandis que la variation de l'aiguille aimantée était 123° 05′ 30″ à l'est. Nous partîmes ensuite pour le hâvre d'hiver,

et nous arrivâmes à bord à sept heures du soir. Nous fûmes reçus avec des transports de joie, et ce ne fut pas sans plaisir que j'entendis faire la remarque que nous avions tous l'air plus robustes et mieux portans qu'à l'instant de notre départ (1).

---

(1) Nous avions fait dans ce voyage environ cent quatre-vingts milles, car je crois qu'on ne peut pas calculer le taux moyen de notre marche au-dessous de douze milles par jour. FISHER.

CHAPITRE X.

*Etat des approvisionnemens des deux vaisseaux. — Les glaces commencent à fondre. — Mosquites. — Chasse. — On tue plusieurs rennes. — Récolte journalière d'une grande quantité d'oseille. — Fonte des neiges. — Os de baleine trouvés à un mille de la mer. — Mort d'un matelot de l'*Hécla. *— Les glaces continuent à se fondre lentement. — Bonne santé des deux équipages. — Les bâtimens sont dégagés des glaces. — Elles se retirent du hâvre d'hiver.*

J'eus le bonheur de trouver à mon retour les deux équipages en parfaite santé, à l'exception d'un matelot, nommé Scott, qui était malade depuis long-temps, et dont la maladie résistait à tous les efforts de l'art.

Pendant mon absence, l'équipement des deux vaisseaux s'était considérablement avancé. Celui du *Griper* était presque terminé. Celui de l'*Hécla* était moins avancé, attendu qu'il lui avait fallu soixante-cinq tonneaux de lest. On avait terminé l'inventaire et l'examen de toutes les provisions; le résultat en était très-satisfaisant. A

l'exception du vinaigre et du jus de citron, elles se trouvaient en aussi bon état qu'à notre départ d'Angleterre. Le dessus de quelques tonneaux de biscuits et de sucre commençait à se moisir, mais rien n'était avarié. Nous eûmes seulement soin d'employer sur-le-champ ces denrées pour la consommation journalière. Indépendamment des propriétés antiseptiques d'un climat froid qui est un excellent préservatif contre la putréfaction et la vermine de toute espèce, le bon état de nos approvisionnemens de toute espèce doit principalement s'attribuer au soin qu'on avait pris de ne nous en fournir que de première qualité, et de les mettre dans des tonneaux bien reliés, impénétrables à l'eau, et moins sujets à éprouver des accidens dans la cale. Un fait assez particulier, et que je ne dois pas passer sous silence, c'est que pendant tout notre voyage, on ne vit à bord, à ma connaissance, au moins, ni un rat, ni une souris, ni même un ver.

Un changement visible s'était opéré dans la glace du hâvre. Il s'y était formé une multitude de creux remplis d'eau, presque toujours salée, excepté le long des côtes où la marée avait élevé la glace beaucoup au-dessus du niveau de la mer.

Vers le 9 juin, on avait vu quelques mosquites, mais ils n'étaient pas tourmentant comme ceux de la baie d'Hudson et de quelques autres

pays froids ; je ne crois pas qu'aucun de nous en ait jamais été piqué. A la même époque, les boutons de la saxifrage, *oppositifolia*, commencèrent à s'ouvrir ; le saule nain et l'oseille fleurissaient aussi, et une plante, que nous supposâmes être le *cochlearia draba*, montrait une couleur fleur de lilas dont l'odeur était agréable.

Je désirais me procurer le plus de gibier possible pendant le temps que nous devions encore être condamnés à l'inaction : les courtes excursions de nos chasseurs pendant la journée ne répondaient pas à nos désirs ; j'envoyai donc un certain nombre d'hommes de chaque vaisseau, sous la conduite des lieutenans Beechey et Hoppner, passer quelques jours à chasser à l'est et à l'ouest du hâvre. Ils partirent dans la journée du 16, avec des vivres en quantité suffisante, et des tentes, des couvertures, etc.

Le 17, je remarquai que l'oseille était assez avancée pour qu'on pût en recueillir les feuilles ; je donnai en conséquence ordre à tout l'équipage d'en couper deux fois par semaine. La crue en était si prompte, et la quantité si considérable dans tous les environs du hâvre, que peu de temps après nous pûmes en cueillir tous les soirs. En une couple d'heures chacun en ramassait aisément une livre. Tous les jours on en servait aux officiers et aux hommes de l'équipage, soit en salade, soit autrement. Cela dura tout

le temps que nous restâmes encore dans le hâvre d'hiver, et après que nous l'eûmes quitté, pendant les trois semaines qu'il nous fut possible d'envoyer de temps à autre une barque à terre. Il n'est pas douteux que l'usage de cette précieuse plante n'ait puissamment contribué à éloigner de nous les affections scorbutiques, auxquelles sont plus ou moins disposées toutes les personnes qui se trouvent privées de substances végétales fraîches pendant un certain espace de temps. Nous trouvâmes aussi un petit nombre de racines de *cochlearia fenestrata*, mais les feuilles en étaient trop petites pour que nous pussions en tirer aucun profit.

M. Wakeham, qui était allé au sud-ouest avec le lieutenant Hoppner, nous apporta un renne qu'il avait tué : c'était le premier de la saison. Le lieutenant Beechey nous en envoya un autre le 19. Ils pesaient, l'un soixante, et l'autre cinquante-deux livres, déduction faite de la tête, de la peau et des entrailles : ils étaient pourtant d'assez grande taille, mais ces animaux sont d'une maigreur excessive en arrivant du sud. Les bons pâturages de l'île ne tardent sans doute pas à leur rendre de l'embonpoint.

Les ravins dans le lit desquels il ne se trouvait pas une goutte d'eau huit jours auparavant, portaient à la mer, le 21, des torrens si profonds et si rapides, qu'il eût été impossible de les tra-

verser sans courir le risque d'être entraînés. Le 24, nous eûmes de la neige, car il en tombe plus ou moins dans ce climat, dans toutes les saisons de l'année; mais pendant l'été, il est rare qu'elle ne se fonde pas avant la fin de la journée.

Le 23 et le 24 je reçus deux autres rennes, plusieurs lièvres et une assez grande quantité d'oiseaux, qui fournirent pendant trois jours à la nourriture des deux équipages; je résolus donc de suivre le même plan tant que nous resterions dans le hâvre, et d'envoyer successivement dans l'intérieur de nouvelles compagnies de chasseurs. Je donnerai ci-après le total du gibier que nous fournit l'île de Melville. Je déclarai que la tête et le cœur de tout renne tué appartiendrait à celui qui l'aurait abattu, en sus de sa ration ordinaire; cela augmenta l'émulation de nos chasseurs.

Le lieutenant Beechey revint le 26, à minuit, de son excursion à l'est. Il nous annonça que les glaces de ce côté étaient sur les bords de la mer dans un état de dissolution plus avancé que dans le hâvre d'hiver. Dans quelques endroits il y avait déjà, près du rivage, un canal d'eau libre suffisant pour le passage d'une barque, et l'on voyait dans les glaces des fentes qui s'avançaient à quelque distance dans la mer. Les rennes étaient farouches; ils ne s'appro-

chaient pas des tentes, et il était nécessaire de les aller chercher à quelque distance. Le lieutenant Beechey réussit, en se couchant par terre et en imitant le cri du faon, à en faire approcher un à portée de fusil, et le tua. M. Fisher remarqua que le bois des rennes était couvert d'une peau douce, et garni d'un léger duvet; que le bout en était flexible et qu'il se cassait aisément. Ils avaient vu plusieurs renards qui avaient une tache noire sur chacune des cuisses de derrière. Enfin ils avaient trouvé des os de baleine à environ un mille de la mer, et beaucoup au-dessus de son niveau actuel (1).

Le 29, un de nos marins en revenant à bord, après avoir été cueillir de l'oseille, trouva dans un trou sur la glace un petit poisson de l'espèce du merlan; et en allant examiner l'endroit où il l'avait ramassé, M. Edwards et moi nous en trouvâmes deux autres. Comme il n'y avait aucune communication entre ce trou et l'eau de la mer, la question fut de savoir comment ces poissons pouvaient y être arrivés. Ce qui nous parut le plus probable, ce fut qu'ils avaient été gelés

(1) Ces os étaient trop pesans pour que les loups ou les ours pussent les avoir transportés à cette distance de la mer. La seule conjecture qu'il soit possible de former, est donc de supposer que la mer a abandonné cette partie des côtes. FISHER.

à la surface au commencement de l'hiver, et que peut-être ils étaient déjà morts et flottans sur l'eau. Nous remarquâmes ensuite que toutes les fois qu'une substance dure était jetée sur la glace, en si petite quantité que ce fût, elle ne manquait pas d'y former un creux, ce qui est occasionné par la chaleur qu'elle absorbe et qu'elle réfléchit. Il y avait alors sur la glace une multitude innombrable de creux de cette espèce, plus ou moins grands, et dans le fond de chacun, sans exception, on trouvait quelque matière étrangère, comme du sable, des herbes marines, souvent même quelques petites chevrettes en état de putréfaction. Au contraire, les endroits sur lesquels nous avions jeté de la paille au commencement de mai, étaient alors élevés de plus de deux pieds au-dessus du niveau général de la glace, ce qui prouvait qu'elle avait empêché l'action de la chaleur, et jusqu'à quel point la surface des glaces avait subi une dissolution insensible.

Le lieutenant Hoppner revint le 29 de son excursion au sud-ouest, nous rapportant quelque gibier, et l'heureuse nouvelle qu'il avait vu les glaces en mouvement en pleine mer, dès le 22. Un champ de glace s'avançait à l'est, à environ cinq milles du rivage, à raison d'environ un mille par heure. Il avait aussi trouvé un lac de quatre à cinq milles de circonférence, à

quatre lieues de la mer, et à douze ou quatorze à l'ouest du hâvre d'hiver. La surface en était encore gelée : d'après la nature de ses rives, il semblait devoir être très-profond. Il est possible que ce soit celui que M. Fife avait vu quand il s'était égaré en septembre 1819, et dont il n'avait pu nous indiquer la situation.

Un matelot de l'*Hécla*, William Scott, était malade depuis long-temps, et tous les secours de l'art avaient été impuissans pour le soulager. Le 27, un violent délire s'empara de lui, et il fallut employer la force pour le retenir au lit. Le 29, il était si épuisé que M. Edwards crut qu'il ne passerait pas la nuit. Le 30, à deux heures du matin, on vint m'annoncer qu'il se mourait; et avant que j'eusse eu le temps de m'habiller, il avait expiré sans apparence d'agonie. En dépit des préjugés des marins, j'ordonnai l'ouverture de son corps, et il fut reconnu que sa mort avait été occasionnée par une maladie que tous les soins possibles n'auraient probablement pu guérir dans aucun climat, et qui n'avait aucun rapport à notre situation présente, ni à la nature du service dont nous étions chargés. Il fut enterré le 2 juillet, à environ cinquante toises du rivage, en présence des deux équipages, et l'on couvrit sa sépulture d'une grosse pierre sur laquelle M. Fisher grava le nom du défunt et la date de sa mort.

La fonte des glaces s'opéra rapidement dans les premiers jours de juillet; le 6, la plupart des trous qui existaient dans le hâvre communiquaient déjà avec la mer; la glace dans les environs des vaisseaux n'avait plus que deux pieds d'épaisseur tout au plus. Mais il n'en était pas de même à l'entrée du hâvre, où l'eau était plus profonde; car il est à remarquer que plus l'eau avait de profondeur, plus la glace était de temps à se fondre, probablement parce que le sol, à moins de distance de la surface de la mer, absorbe et réfléchit avec plus de facilité la chaleur des rayons du soleil. Nous pûmes alors mettre nos chaloupes en mer le long du rivage, ce qu'il ne nous fut possible de faire dans toute autre partie du hâvre que plusieurs jours après. Parmi les moyens que la nature emploie dans ces contrées pour fondre, pendant la courte saison de l'été, les glaces que le froid d'un long hiver a produites sur la mer, nul ne paraît plus efficace que les torrens nombreux auxquels la fonte des neiges donne naissance, et qui, pendant cinq ou six semaines, même sous le climat de l'île Melville, se déchargent dans l'océan. Il doit donc paraître probable que les côtes élevées sont plus favorables à la prompte dissolution de la glace près du rivage, que les terres basses, parce qu'elles fournissent un courant d'eau rapide qui ne cesse qu'avec le dégel.

Par exemple, le 1er septembre 1818, nous vîmes, à la baie de la Possession, un ravin qui versait dans la mer un torrent d'eau, et il restait encore assez de neige sur la terre pour l'entretenir jusqu'aux nouvelles gelées; au contraire, à la même époque de 1819, dans les îles Georgiennes du nord, dont les côtes sont basses comparativement à celles de la Possession et du détroit de Lancaster, les ravins étaient à sec; il ne restait plus de neige, et tout le pays était desséché, comme s'il n'avait reçu aucune humidité depuis long-temps.

Du 7 au 10, il tomba beaucoup de pluie par intervalle; le nombre des trous dans la glace s'augmenta, et le canal qui s'était formé le long du rivage s'élargit. Il avait vingt à vingt-cinq toises de largeur dans la partie la plus voisine des vaisseaux, et il était beaucoup plus large du côté du nord et de l'est, où la mer est moins profonde à une plus grande distance des côtes.

Enfin, le 14, plusieurs trous dans la glace s'étant agrandis au point de se joindre les uns aux autres, nous pûmes envoyer une barque des vaisseaux à terre, et la même communication s'ouvrit le lendemain entre les deux bâtimens. Il devint alors nécessaire de prendre des mesures pour empêcher que, toutes les glaces qui se trouvaient encore entre les navires et la terre venant à se rompre, la pression de celles qui

existaient de l'autre côté, ne jetât les deux vaisseaux à la côte. Nous les assurâmes donc en jetant la maîtresse ancre.

Le 16 juillet, l'eau avait déjà considérablement diminué dans les ravins, et l'on ne voyait plus de neige que dans les endroits où le vent l'avait accumulée, de sorte que l'île offrait à peu près le même aspect que lorsque nous y étions arrivés. Après les froids que nous avions éprouvés, le temps nous paraissait aussi doux et aussi agréable que l'été des autres climats. La promenade, la bonne nourriture que nous procuraient nos chasseurs, l'oseille que nous avions en abondance, avaient complétement détruit tous les germes de scorbut qui pouvaient exister parmi nous, et nous jouissions tous d'une aussi bonne santé qu'à l'instant de notre départ d'Angleterre. Quelque satisfaisante que fût pour moi cette assurance, je ne pouvais me dissimuler combien il était à craindre que la mer ne fût pas navigable assez longtemps pour que nous pussions obtenir un succès complet dans le but principal de notre voyage, malgré que nous nous trouvions à un point de départ si avancé, avec deux navires dans le meilleur état, et des équipages pleins de zèle et de santé.

Le 17, depuis six heures du matin jusqu'à six heures du soir, le thermomètre varia de

55 à 60° au-dessus de zéro (10 à 12 ½ de R.): ce fut le plus haut degré de chaleur que nous éprouvâmes pendant cet été.

Le 18, je fis le tour du hâvre dans une barque, et je m'assurai, la sonde à la main, que, moins la mer avait de profondeur, plus le canal était large. Le 20, un brouillard, une forte pluie et un vent impétueux du nord-nord-est, concoururent à séparer toutes les glaces qui se trouvaient encore autour de l'*Hécla*, et qui flottèrent en fragmens détachés. Le *Griper* avait été dégagé de la même manière quelques jours auparavant. Mais ce changement n'eut lieu que dans la partie de la baie voisine des vaisseaux; la réverbération de chaleur qu'ils avaient occasionnée y avait sans doute contribué.

J'allai me promener du côté du sud, le 22, pour examiner l'état de la glace à l'entrée du hâvre; je vis avec plaisir qu'une grande quantité de glaçons avaient été jetés sur le récif par la pression des glaces extérieures. Il fallait, pour opérer cette pression, qu'elles fussent en mouvement, et elles ne pouvaient y être sans qu'il y eût une portion de la mer libre. J'espérai donc que lorsque le vent viendrait de terre, il écarterait les glaces suffisamment pour nous offrir un passage vers l'ouest. Le 23, la côte septentrionale du hâvre était si dégagée de glaces, que j'y envoyai le lieutenant Beechey avec deux

barques pour essayer d'y pêcher. Ils y jetèrent la seine, mais le filet ne ramena que trois petits poissons.

Le 24, tout était prêt sur les deux bâtimens pour mettre à la voile au premier ordre; mais ce n'était qu'une vaine démonstration de notre désir de sortir d'inaction; il était impossible de cacher à l'équipage que nous ne pouvions espérer de trouver la mer navigable que pendant huit ou neuf semaines tout au plus, à partir de cette époque.

Le 26, voyant au sud un espace d'eau libre d'environ trois milles, nous mîmes à la voile à neuf heures du matin. Nous avançâmes aussi loin que les glaces nous le permirent, et nous jetâmes l'ancre dans la meilleure situation que nous pûmes trouver. La glace, à l'entrée du hâvre, et en pleine mer aussi loin que l'œil pouvait s'étendre du nid de corbeau, présentait toujours une surface continue.

Le 30, à sept heures et demie du soir, M. Palmer vint m'annoncer que la glace, au delà de l'entrée du hâvre, venait de se séparer. Je montai sur-le-champ au nid de corbeau, et je vis, à environ trois milles de distance de la côte, et dans la même direction, un passage fort étroit et souvent interrompu par des langues de glace. Pendant la nuit suivante, le vent ayant passé au sud-sud-ouest, rapprocha

les deux champs de glace, ce qui ne me parut pas de mauvais augure, car c'était une preuve que toute la masse extérieure des glaces était en mouvement. Dans la matinée, nous revîmes encore une petite ouverture : enfin, à onze heures du soir, toutes les glaces du hâvre se mirent lentement en mouvement vers le sud-est, se détachant, pour la première fois, des deux promontoires qui en formaient l'entrée. Ce changement subit me fit espérer que nous ne tarderions pas à être délivrés de notre emprisonnement. J'envoyai donc ordre au capitaine Sabine, qui avait désiré continuer ses observations sur le pendule jusqu'au dernier moment, de rapporter à bord sur-le-champ tous les instrumens ; je donnai au lieutenant Liddon des instructions sur nos futures opérations ; je lui indiquai des lieux de rendez-vous en cas de séparation forcée, et lui remis une carte de nos découvertes, avec la copie de toutes les remarques qui pouvaient être de quelque intérêt pour l'expédition.

L'endroit où nous avions été retenus si longtemps dans le hâvre d'hiver, est situé sous la latitude de 74° 47′ 19″ 36‴, et sous la longitude de 110° 48′ 29″ 2‴. L'inclinaison de l'aiguille aimantée y avait été de 88° 43′ au nord, et la variation de 127° 47′ 50″ à l'est.

CHAPITRE XI.

Les deux vaisseaux s'avancent vers l'ouest. — Obstacles et dangers qu'ils rencontrent. — Découverte de la terre de Banks au sud-ouest. — Le Griper *sur le point de faire naufrage. — Le cap Dundas dernier point de terre découvert à l'ouest. — Impossibilité d'avancer davantage. — Retour à l'est. — Inutiles efforts pour gagner une latitude plus méridionale. — Motifs qui décident à retourner en Angleterre. — Les chasseurs tuent trois bœufs-musqués. — Description de cet animal. — Nouvelles découvertes sur la côte méridionale des détroits de Barrow et de Lancaster.*

Le 1er août à huit heures du matin, les glaces, qui avaient continué à sortir lentement du hâvre, laissèrent libre l'espace de mer qui se trouvait entre les vaisseaux et le cap de Hearne, et à onze heures le passage paraissait ouvert autour des glaçons qui étaient échoués près de ce promontoire. A une heure après midi, tous nos préparatifs de départ étant terminés, nous levâmes l'ancre et la glace paraissant s'éloigner encore du rivage, nous sortîmes du hâvre d'hiver où nous avions passé dix mois entiers. Quand

l'esprit dirige toutes ses pensées vers un but, il cherche toujours quelques motifs d'encouragement pour se flatter qu'il l'atteindra. Aussi ne manquâmes-nous pas de remarquer en cette occasion que, quelque court que dût être l'espace de temps qui nous restait pour la navigation cette année, nous sortions du hâvre d'hiver, le jour anniversaire de celui où nous avions commencé nos découvertes à l'ouest, après être entrés dans le détroit de Lancaster. Si donc nous avions autant de succès pendant le même espace de temps, nous pouvions raisonnablement espérer d'accomplir notre entreprise.

Lorsque nous fûmes à la hauteur du cap Hearne, nous vîmes avec plaisir la côte moins chargée de glaces qu'elle ne l'était lorsque nous y étions arrivés l'année précédente un mois plus tard. On n'en voyait que quelques fragmens épars, qui, avec un vent favorable, ne devaient pas mettre un obstacle sérieux à la navigation. Les gros glaçons avaient été éloignés à quatre ou cinq milles du rivage par les derniers vents d'ouest et du nord-ouest, ce qui, d'après tout ce que nous avons vu sur cette partie de côtes, paraît en être leur plus grande distance. Le canal navigable entre la terre et les glaces avait depuis un mille jusqu'à deux et demi de largeur, et il paraissait s'étendre à l'ouest aussi loin que la vue pouvait atteindre du haut du grand mât.

Après avoir doublé le cap, nous trouvâmes le vent beaucoup plus à l'ouest, ce qui rendait notre marche plus lente. Nous avions aussi à lutter contre un courant portant à l'est, que je regardai comme une marée, attendu que sa force diminua vers sept heures du soir, et que le temps de la marée haute, au hâvre d'hiver, était sept heures et demie. Nous eûmes le désagrément de reconnaître que le *Griper* était moins bon voilier que jamais. A minuit, nous avions huit milles d'avance sur lui, ce qui nous obligea de l'attendre, et nous fit perdre au moins sept milles dans cette première journée. Cette circonstance nous ôtant toute possibilité de réussir, j'écrivis le lendemain au lieutenant Liddon, pour lui demander des renseignemens sur l'état de son bâtiment, afin de prendre des mesures pour remédier à ses défauts, si la chose était possible, et dans le cas contraire, pour faire passer l'équipage et les provisions à bord de l'*Hécla*, et continuer notre voyage avec un seul vaisseau.

Le 2 à midi, une brise s'étant élevée du sud-sud-ouest, il devint probable que les glaces se rapprocheraient du rivage, et effectivement, une heure après, un énorme glaçon touchait presque déjà la terre, à un cap qui était à peu de distance de nous à l'ouest. Ne pouvant avancer davantage de ce côté en ce moment, nous

cherchâmes le long des côtes une situation où nous pussions attendre sans danger un changement de circonstances, et nous en trouvâmes une où nous étions parfaitement à l'abri des glaces. A cent toises du rivage nous avions un fond de sept à dix toises, et quoique nous ne négligeassions jamais la précaution de sonder, nous nous en approchions toujours avec confiance à cette distance, toute cette ligne de côtes n'offrant aucun danger. J'ai même souvent pensé qu'il est probable que le mouvement annuel des énormes masses de glace qui remplissent cette mer, empêche, jusqu'à un certain point, la formation de bancs de sables près du rivage.

Une neige épaisse, et un brouillard encore plus épais, qui lui succéda, nous retinrent dans la même position toute la journée du 3. Le lendemain à une heure du matin, le vent ayant tourné vers l'est, nous vîmes les glaces avancer sur nous, et un glaçon d'environ cinq milles de longueur, sur un mille et demi de largeur, s'approcha rapidement du rivage. Heureusement il fut repoussé par des masses de glace qui nous protégeaient. Enfin à une heure et demie après midi, il se forma, entre ce glaçon et la terre, un canal assez large pour nous permettre d'y passer, et à onze heures du soir nous étions à la hauteur du cap de la Providence.

Nous vîmes encore pendant cette soirée ces

points obscurs à l'horizon du côté du sud et du sud-sud-ouest qui nous avaient déjà parus plusieurs fois être la terre; et nous étions d'autant plus portés à croire qu'elle devait exister de ce côté à une distance peu éloignée, que quelle que fût la force et la direction du vent, jamais les glaces ne s'éloignaient des côtes de l'île Melville de plus de cinq à six milles; il fallait donc qu'il existât quelque obstacle qui les arrêtait.

Notre navigation fut heureuse et tranquille le 5, pendant environ deux heures, après quoi le canal dans lequel nous étions se rétrécit insensiblement, et nous eûmes le chagrin de le trouver entièrement fermé par les glaces à la hauteur du cap Hay. Il fallut donc encore nous arrêter, et chercher près du rivage le meilleur abri que nous pûmes trouver. Toute cette côte est escarpée, et partout où nous en approchâmes, nous vîmes une couche épaisse de glace bleue et solide, fortement incrustée dans la terre à la profondeur de six à dix pieds sous l'eau. C'est probablement la partie inférieure de masses de glace poussées sur le rivage par la pression des gros glaçons, et qui, après la fonte de la partie supérieure, reste attachée au sol vaseux dont la côte est composée. Le capitaine Sabine présume que les glaces souterraines qu'on trouve dans les pays froids, ont la même origine. La terre gagne sur la mer avec le

temps, comme cela est certainement arrivé dans l'île Melville, d'après la situation dans laquelle nous avons trouvé des ossemens de baleine; la glace qui s'est attachée au rivage, se couvre tous les ans d'un dépôt d'alluvion, et peut ainsi rester, pendant des siècles, ensevelie à plusieurs pieds sous la surface de la terre.

Cependant, à huit heures et demie du soir, notre position devint fort dangereuse. Nous étions sur sept à neuf brasses d'eau à environ dix toises du rivage, et rien ne pouvait nous défendre contre les glaçons qui n'étaient guère qu'à un demi-mille de nous, et plus énormes qu'aucun de ceux que nous eussions encore vus. Dans le cours de la soirée du 6, le lieutenant Liddon, qui était derrière une pointe de terre à trois ou quatre milles de nous, me fit dire qu'il était dans une situation non moins périlleuse. Les glaçons étaient arrivés jusqu'au *Griper*, l'avaient élevé de deux pieds hors de l'eau, et s'étaient heureusement retirés sans lui causer aucun dommage. Je lui recommandai de ne pas chercher à nous joindre, quand même l'état des glaces le permettrait; car si la catastrophe à laquelle nous devions nous attendre arrivait, nous avions, en restant séparés, plus de chances pour sauver au moins un des deux bâtimens.

Dans la matinée du 7, les glaces détachées s'approchèrent de l'*Hécla*, mais les gros glaçons

en restèrent toujours à environ un demi-mille. Pensant qu'il serait utile de savoir quel était l'état des glaces au sud et à l'ouest, plus loin qu'on ne pouvait le voir du haut du mât; j'envoyai le lieutenant Beechey avec un soldat de marine, faire cette reconnaissance sur le haut d'une montagne à l'ouest du vaisseau. Il revint à deux heures après midi, ayant tué un faon de renne qui nous produisit trente-huit livres de viande. Il avait découvert à une grande distance, à quarante ou cinquante milles, à ce qu'il put croire, une terre qui s'étendait de l'ouest-sud-ouest au sud-sud-ouest. Avec une lunette d'approche, on y distinguait trois caps. Son rapport sur l'état de la glace n'était nullement satisfaisant. Aussi loin que l'œil pouvait atteindre, la mer était couverte d'énormes glaçons, et l'espace qui les séparait était tellement rempli de glaces détachées, qu'à peine apercevait-on l'eau entre elles.

Le 8, nous trouvant toujours dans l'impossibilité d'avancer, je montai moi-même sur la montagne d'où le lieutenant Beechey avait vu la terre la veille. Le temps n'était pas aussi favorable, cependant j'aperçus distinctement une terre dont les côtes étaient fort élevées, mais elle me sembla plus éloignée qu'il ne l'avait pensé. Cette terre s'étend au delà du 117ème degré de longitude, et c'est la plus occidentale de

toutes celles qui ont été découvertes jusqu'ici dans les mers polaires au nord de l'Amérique. Je lui donnai le nom de terre de Banks, par respect pour la mémoire du respectable président de la société royale de Londres, dont toute la vie fut consacrée à l'encouragement des sciences et des découvertes. Sur la même ligne, en la prolongeant vers le sud-est, on voyait la même apparence de terre que nous avions plusieurs fois remarquée pendant notre séjour dans le hâvre d'hiver, et je ne doute pas que ce ne soit la continuation de la terre de Banks qui appartient sans doute au groupe des îles Géorgiennes du nord.

Dans la matinée du 9, un bœuf-musqué étant venu paître sur le rivage, j'envoyai à terre quelques chasseurs qui parvinrent à l'acculer contre une montagne trop escarpée pour qu'il pût la gravir, et réussirent à le tuer. C'était un mâle; quand on l'ouvrit, l'intérieur de son corps répandit une forte odeur de musc, que sa chair, et surtout son cœur, conservèrent en grande partie. Il nous fournit quatre cent vingt-une livres de viande; tout l'équipage en mangea avec grand plaisir, malgré sa saveur peu agréable. Nous en avons rapporté quelques morceaux en Angleterre; ils avaient contracté une odeur encore plus forte que lorsque la viande était fraîche, sans éprouver aucune putréfaction.

Les glaces restèrent dans le même état pendant les trois jours suivans; il devint évident, d'après l'expérience de cette année et de la précédente, qu'il se trouvait vers l'extrémité sud-ouest de l'île Melville quelque cause particulière qui rendait cette mer extrêmement défavorable à la navigation, et qui semblait braver tous nos efforts pour nous avancer davantage à l'ouest sous cette latitude. Nous étions arrivés à cette hauteur le 17 septembre 1819, après avoir éprouvé des vents impétueux du nord-ouest qui seuls éloignent la glace de ces côtes, et nous avions trouvé d'énormes champs de glace s'étendant jusqu'à la terre, à deux milles de l'endroit où nous nous trouvions. Nous venions d'y arriver au commencement d'août en 1820, et quoique nous eussions eu une navigation assez facile pendant cinquante milles à partir du hâvre d'hiver, ce qui semblait une présomption que la saison était favorable, nous éprouvions cependant les mêmes obstacles que l'année précédente, et nous n'avions aucun motif raisonnable pour espérer de pouvoir les vaincre.

Dans de telles circonstances, je commençai à considérer s'il ne serait pas à propos, quand les glaces nous permettraient de remuer, de sacrifier quelques milles que nous avions déjà faits vers l'ouest, et de chercher à nous rapprocher du sud, pour nous porter ensuite à l'ouest sous

une latitude moins élevée. J'étais d'autant plus porté à faire cette tentative, qu'il nous était alors bien démontré qu'on ne peut naviguer dans cette partie de la mer polaire qu'en profitant de toutes les ouvertures qui s'offrent entre le rivage et les glaces, et que par conséquent une continuité de côtes est essentielle, si elle n'est pas indispensable pour réussir. Cette continuité de côtes allait nous manquer, mais nous devions la retrouver sur les bords septentrionaux de l'Amérique, sous quelque latitude qu'ils se trouvassent. Je résolus donc de mettre ce plan à exécution dès que les glaces me le permettraient.

Dans la matinée du 13, M. Griffiths m'apporta un message du lieutenant Liddon, portant que la veille, à onze heures du soir, les glaces s'avançant vers la terre, avaient porté le *Griper* sur la glace submarine, et en avaient levé la poupe à deux pieds hors de l'eau. Il avait entendu craquer les bois du bâtiment qui ne paraissait pourtant avoir encore éprouvé aucune avarie sérieuse; mais il était encore violemment pressé par les glaces, quand M. Griffiths l'avait quitté. Dans ces circonstances, le lieutenant Liddon avait pris la sage précaution de faire porter à terre les journaux du vaisseau et autres pièces qu'il était important de conserver, et il avait fait toutes les dispositions nécessaires pour

sauver les approvisionnemens, si le bâtiment venait à faire naufrage, comme il avait lieu de le craindre. Convaincu qu'aucun pouvoir humain ne pouvait prévenir une telle catastrophe, quand la pression de la glace deviendrait assez forte pour y donner lieu, je m'applaudis plus que jamais d'avoir tenu les deux navires séparés l'un de l'autre, afin d'augmenter les chances d'en sauver un. Je me bornai donc à recommander au lieutenant Liddon de prendre toutes les mesures possibles pour sauver de préférence à tout les provisions et les combustibles, s'il arrivait un accident. Pendant ce temps, les glaces continuaient aussi à s'accumuler autour de l'*Hécla*, et la plus légère pression qui l'aurait porté sur le rivage, l'aurait mis dans la même position que le *Griper*. Nous donnâmes donc alors notre principale attention aux moyens d'assurer la conservation du plus grand des deux navires, comme étant notre plus sûre ressource, et contenant le principal dépôt de nos provisions.

Nous passâmes la journée du 14 dans cette situation inquiétante, qui acheva de me convaincre de la nécessité de suivre le plan que j'avais conçu. J'envoyai donc ordre au lieutenant Liddon de faire voile vers l'est, sans attendre l'*Hécla*, dès qu'il serait dégagé, et de chercher dans les glaces une ouverture pour s'avancer

vers le sud. Ce ne fut que le 15 à deux heures du matin qu'il put exécuter cet ordre, mais comme je vis qu'il ne pouvait avancer que très-lentement, et qu'il venait de s'ouvrir en même temps un passage, le long du rivage, du côté de l'ouest, je lui fis le signal de rappel, voulant faire encore une tentative pour marcher dans cette direction. Mais à peine avions-nous fait un mille et demi, que la glace nous opposa un obstacle insurmontable. Nous fûmes assez heureux pour pouvoir faire entrer l'*Hécla* dans une espèce de port formé par d'énormes glaçons échoués à peu de distance de la côte, et où nous étions en parfaite sûreté, comparativement à la situation que nous venions de quitter. Mais le *Griper* qui nous suivait à environ un mille et demi de distance, s'efforça en vain de nous y joindre; les glaces se rapprochèrent tout à coup du rivage, et le lieutenant Liddon n'eut d'autre ressource que de se jeter promptement à la côte dans un endroit si peu sûr, qu'il n'y avait pas le moindre espoir de sauver le bâtiment, s'il continuait long-temps à se trouver pressé par les glaces. Il devenait alors de la plus grande importance de mettre l'*Hécla* en si parfaite sûreté, qu'il me fût possible d'envoyer du secours au *Griper* en cas d'accident. Je fis donc scier quelques langues de glaces qui nous empêchaient d'entrer dans une gare naturelle formée par des

glaçons, et notre vaisseau y étant une fois placé, il ne nous resta aucune inquiétude à son égard, pour le moment. Je fis alors assembler les officiers et l'équipage de l'*Hécla*, et je pris les mesures nécessaires pour éviter toute confusion, s'il arrivait un accident au *Griper*. Mon plan, si le temps le permettait, était de faire de larges ouvertures aux deux ponts de ce bâtiment, afin que les tonneaux de provisions qui étaient dans la cale, pussent flotter sur l'eau, ce qui nous faciliterait les moyens de les sauver. Heureusement, nous ne fûmes pas dans la nécessité de recourir à cette mesure; un vent d'ouest s'étant élevé, écarta les glaces, et permit au *Griper* de venir rejoindre l'*Hécla*.

Le 16, le capitaine Sabine, M. Edwards et moi, nous montâmes sur la partie la plus élevée d'une petite pointe de terre près de laquelle nous nous trouvions. Nous ne pûmes voir d'autre eau qu'un petit canal d'environ trois quarts de mille de largeur, et qui s'étendait jusqu'à un promontoire escarpé, situé à environ deux milles et un quart, et formant le dernier point de terre que nous eussions en vue à l'ouest. Nous le nommâmes le cap Dundas. Au delà nous n'apercevions qu'un champ de glace solide et compacte. Si notre but eût été de faire le tour de l'île Melville, ou si la côte de cette île eût continué à se diriger vers l'ouest au lieu de tour-

ner vers le nord, je ne doute pas que nous n'eussions pu avancer encore un peu, malgré les obstacles qui se rencontraient, en profitant de chaque ouverture que le hasard nous aurait offerte; mais dans l'état où se trouvaient les choses, toute tentative pour pénétrer davantage à l'ouest, par une voie directe, paraissant impossible, je résolus de ne pas différer plus longtemps à essayer d'en prendre le chemin sous une latitude plus méridionale.

L'endroit où se trouvaient alors les deux vaisseaux, et qui est le point le plus occidental où l'on soit encore parvenu dans la mer Polaire, au nord de l'Amérique, est situé sous la latitude de 74° 26′ 25″, et sous la longitude, d'après les chronomètres, de 113° 46′43″ 5‴. Le cap Dundas est sous la latitude de 74° 27′ 50″, et sous la longitude de 113° 57′ 35″, ce qui paraît donner à l'île Melville dans la direction de l'est nord-est à l'ouest-sud-ouest environ cent trente-cinq milles de longueur, sur une largeur de quarante à cinquante milles, en suivant le méridien du hâvre d'hiver.

A deux heures après midi, nous commençâmes à retourner vers l'est. Je fis part aux officiers de ma détermination, et je leur recommandai d'être constamment aux aguets pour trouver dans les glaces quelque ouverture qui pût nous conduire vers le sud. A neuf heures

du soir, la mer cessa d'être navigable, et nous fûmes obligés d'entrer dans un petit hâvre formé par d'énormes glaçons échoués. Ces masses qui nous protégeaient contre l'effort des autres glaces, nous menaçaient pourtant elles-mêmes de quelque danger; car leurs sommets inclinés du côté de l'*Hécla*, semblaient prêts à l'écraser dans leur chute. Sachant que le moindre ébranlement dans l'air suffit souvent pour détacher d'immenses blocs de glace, je défendis qu'on tirât un coup de fusil dans les environs du vaisseau, tant qu'il resterait dans cette situation. Nous y restâmes jusqu'au 23, entourés de glaces immobiles. Une brise qui se leva alors de l'ouest les mit en mouvement, et après six milles de la navigation la plus difficile que j'aie jamais faite, au milieu des glaces flottantes d'une grosseur bien supérieure à celles qu'on rencontre dans la baie de Baffin, nous fûmes obligés de nous arrêter à environ trois milles à l'est du cap de la Providence.

La situation dans laquelle se trouvaient nos vaisseaux, le peu de temps pendant lequel il nous serait encore possible de tenir la mer, et l'époque à laquelle pouvaient atteindre les ressources de toute espèce qui nous restaient, méritaient de sérieuses réflexions pour déterminer les mesures qu'exigeaient de moi le service dont j'étais chargé, la sûreté des deux vaisseaux et

la santé de leurs équipages. D'après l'expérience de l'année précédente, il était raisonnable de croire, qu'après le 7 septembre, la navigation ne serait plus possible dans la partie de la mer Polaire où nous nous trouvions, à moins de risquer la sûreté de nos bâtimens, sans aucun espoir de réussir dans notre entreprise. Même en reculant ce terme jusqu'au 14, la perspective qui s'offrait à nous n'était guère plus encourageante, car nous avions huit à neuf cents milles à parcourir pour arriver au cap des glaces, et à peine, en vingt-trois jours, en avions-nous fait soixante.

J'ai déjà détaillé les raisons qui m'avaient porté à croire que nous avions peu d'espoir d'avancer davantage vers l'ouest sous cette latitude, et les motifs qui m'avaient déterminé à suivre le bord des glaces en retournant vers l'est ; mais la difficulté de manœuvrer les vaisseaux, même dans cette direction, était telle, que nous avions été, pendant plusieurs jours, forcés de rester stationnaires. Enfin nous avions éprouvé, pendant la première moitié de la saison navigable, une série si continuelle de désagrémens, de contretemps et de délais, accompagnée d'un état de danger pour les vaisseaux, si constant, que je sentais que rien n'aurait pu me justifier si j'avais voulu persister dans des tentatives inutiles pour avancer vers l'ouest.

M. Hooper m'ayant remis l'état des provisions qui nous restaient, je reconnus qu'en continuant la réduction de la ration à deux tiers, elles dureraient jusqu'au 30 novembre 1821, et qu'en la réduisant sur-le-champ à moitié, ce qui devait produire de fâcheux effets sur la santé des officiers et des équipages, nos ressources ne se prolongeraient que jusqu'au 30 avril 1822. Il y avait donc nécessité évidente et impérieuse de faire sortir les vaisseaux des glaces avant la fin de la saison navigable de 1821, de manière à ce que nous arrivassions alors, ou au commencement de l'année suivante, dans quelque lieu où nous pussions recevoir des rafraîchissemens.

Je vis aussi que nos combustibles ne pouvaient durer que jusqu'à la fin de novembre 1821, encore aurait-il fallu recourir à la mesure peu salubre de réunir à bord de l'*Hécla* la totalité des deux équipages, pendant six mois de l'hiver suivant. Ce calcul fut fait d'après la quantité de charbon consommée jusqu'alors à bord des deux bâtimens, et qui avait varié suivant les saisons, depuis un boisseau et demi, jusqu'à trois boisseaux par jour, ce qui procurait à peine le degré de chaleur indispensable pour maintenir la santé des équipages.

Les deux vaisseaux étaient presque en aussi bon état qu'à leur départ d'Angleterre, et nous

avions encore de quoi pourvoir à leur équipement pour une époque beaucoup plus longue que ne pouvaient durer nos vivres et nos combustibles. La santé des officiers et des équipages était, on pouvait presque dire, aussi bonne qu'au commencement du voyage ; mais en songeant à la perte fâcheuse que nous avions faite de notre jus de limon, seul antiscorbutique efficace que nous pussions nous procurer dans ces régions, pendant au moins neuf mois de l'année; et aux effets qui pouvaient résulter de l'entassement de cent personnes dans un local qui n'avait été destiné qu'à en contenir cinquante-huit, ce qui augmenterait la difficulté que nous avions trouvée à en écarter l'humidité, il y avait certainement lieu de craindre qu'un second hiver ne nous laissât pas la santé que nous avions le bonheur d'avoir conservée à la fin du premier, tandis qu'il était possible que nous vissions s'augmenter la difficulté d'avancer, ou de retourner sur nos pas.

Ces considérations, jointes à d'autres de moindre importance, me décidèrent à demander l'avis des principaux officiers de l'expédition, afin de profiter de leur jugement et de leur expérience, avant de prendre une résolution définitive. J'adressai donc une lettre aux lieutenans Liddon, Beechey et Hoppner, au capitaine Sabine, et à MM. Edwards et Hooper,

où après avoir fixé leur attention sur les différens points que je viens de détailler, je les requérais de me donner leur opinion sur cet objet, trente-six heures après avoir reçu ma lettre.

Lorsque j'eus reçu leurs réponses, il fut bien agréable pour moi de voir que tous, sans exception, partageaient mon opinion, c'est-à-dire, pensaient que toute tentative pour arriver à l'ouest, sous la latitude où nous nous trouvions, serait infructueuse, et ne servirait qu'à faire perdre un temps qui pouvait être plus utilement employé. Ils croyaient aussi que le meilleur parti, était de suivre les bords de la glace en retournant vers l'est, afin d'y chercher une ouverture au midi, qui pût nous conduire sur les côtes septentrionales de l'Amérique; enfin que, si nous ne pouvions y réussir, après avoir passé un temps raisonnable à cette recherche, il convenait de retourner en Angleterre, plutôt que de risquer de passer un second hiver dans ces parages, sans aucune apparence d'y trouver l'avantage de pouvoir partir, au commencement de l'été suivant, d'une station plus avancée. L'unanimité de leurs opinions, décida définitivement la mienne.

Dans la matinée du 24, le vent ayant tourné au nord, nous ouvrit un canal, qui nous permit de faire environ un mille et demi, mais les glaces revinrent si promptement vers la côte, qu'à

peine nous étions-nous amarrés à un glaçon, il nous aurait été impossible de regagner le point d'où nous étions partis.

Comme on vit, à peu de distance des vaisseaux, un troupeau de bœufs musqués, quelques chasseurs se rendirent à terre, et M. Fisher et Bushnan furent assez heureux pour en tuer un qui s'était séparé des autres (1). Dans la

---

(1) Le succès que nous obtînmes à la chasse, le 9 août, mérite une mention particulière, car nous tuâmes un bœuf-musqué. Il s'était tellement approché du rivage, qu'on tira sur lui du vaisseau; nous crûmes l'avoir blessé: mais nous fûmes bientôt désabusés en le voyant fuir avec une rapidité qu'on ne supposerait pas à un animal dont la conformation semble annoncer une marche lourde et lente. Nous le poursuivîmes; la nature du terrain nous favorisait, car il se trouvait enfermé entre la mer et des rochers escarpés qu'il ne pouvait gravir. Quand il vit qu'il lui était impossible de fuir, il se mit en posture de défense, s'adossant à une grosse pierre, de manière qu'aucun autre animal n'aurait pu l'attaquer sans beaucoup de désavantage. Mais il ne pouvait résister aux moyens que nous pouvions employer contre lui, et il succomba.

Il donna quatre cent vingt-une livres de viande; son poids total pouvait être de sept cent quinze livres. Il avait six pieds dix pouces (a) de longueur, et quatre

(a) Le pied anglais n'a que onze pouces trois lignes.

soirée le sergent Martin réussit à en tuer un autre. Ces deux animaux nous produisirent de la

---

pieds huit pouces de hauteur. Le poil qui le couvrait variait de couleur et de longueur. En général il était noir ; mais il avait une crinière épaisse d'un roux pâle, qui s'étendait depuis sa tête jusqu'à la bosse placée sur ses épaules. Derrière sa bosse était un poil plus court d'un blanc jaunâtre qui lui couvrait le dos, sur une longueur d'environ un pied et demi, et presque sur la même largeur. Les plus longs poils étaient sur la partie postérieure de son corps, où l'on en voyait de deux pieds cinq pouces de longueur. Ses jambes, jusqu'à la jointure du genou, étaient d'un blanc sale, et le poil qui les couvrait n'était pas plus long que celui d'un bœuf d'Angleterre. Sous les longs poils, il s'en trouvait de plus courts d'une couleur cendrée, aussi fins que la plus belle laine, et dont on ferait certainement d'aussi beaux draps que ceux de laine anglaise de première qualité. M. Pennant, en parlant du bœuf-musqué, dit qu'un homme, nommé Jérémie, avait des bas faits du poil ou de la laine de cet animal, et qui étaient aussi fins que des bas de soie. Il semblerait qu'il perd tous les ans cette espèce de toison, car de chaque côté du cou, sous la partie la plus épaisse de la crinière, nous en trouvâmes des flocons détachés, et qui seraient tombés, s'ils n'eussent été retenus par les longs poils avec lesquels ils étaient mêlés. Le poil du front était couvert de terre, et il en était de même des racines des cornes, ce qui prouve que cet animal est habitué à frapper la terre de sa tête. Nous en

viande fraîche qui fit grand plaisir. Le premier en donna trois cent soixante-neuf livres, et le se-

---

eûmes même la preuve ; car lorsque celui dont je parle se trouva entouré de manière à ne pouvoir s'échapper, il se mit à battre la terre du front, comme pour nous menacer. Je ne doute pas que ce soit un antagoniste redoutable pour tous les animaux qui habitent cette contrée, sans même en excepter l'ours. Sa chair sent le musc, mais pas assez pour être désagréable à manger. Je dois pourtant convenir que quelques personnes parmi nous pensèrent différemment. Le cœur, le foie et surtout les rognons, étaient les parties les plus imprégnées de cette odeur. Des hommes faisant meilleure chère que nous n'y étions habitués depuis quelque temps, pourraient trouver le goût de cette viande peu agréable, mais je ne doute pas qu'il ne soit facile de s'y accoutumer.

Le 24 nous en tuâmes deux autres qui n'offraient d'autre différence avec celui dont je viens de donner la description, que de peser un peu moins, quoiqu'ils parussent de la même taille. Je pensais que ces animaux passaient en Amérique pendant l'hiver, mais je suis tenté de changer d'opinion à cet égard, d'après le grand nombre de leurs ossemens que nous avons trouvés. S'ils n'habitaient l'île Melville que pendant l'été, il serait bien singulier qu'il y en périt une si grande quantité pendant la saison la plus favorable de l'année. Dailleurs la nature les a vêtus de manière à ce qu'ils pussent braver la rigueur du climat, et sous aucun rapport je ne vois pas qu'il soient dans la nécessité d'en changer. Les loups et

cond trois cent cinquante-deux. On en fit la distribution à l'équipage en la manière accoutumée (1).

C'est au pied des montagnes qui sont à deux milles de la mer, à l'est du cap de la Providence, qu'étaient les plus beaux paturages que nous eussions encore vus dans l'île Melville : nous vîmes l'espace d'une douzaine d'acres de terre couverte d'une herbe courte et épaisse, mêlée de mousse, dont l'aspect était presque aussi agréable que celui d'une prairie d'Angleterre. Nous fûmes moins surpris alorsque les bœufs-musqués parcourussent une immense distance pour venir tous les ans visiter cette contrée sauvage. La riche pature que leur offre cette île, pendant les mois d'été, malgré la stérilité générale du pays, est sans doute un motif suffisant pour déterminer cette émigration. Ce fut là que nous cueillîmes de l'oseille pour la dernière fois ; les

---

les renards passent l'hiver dans cette île sans être aussi bien défendus contre le froid, et quant à la nouriture, il se trouve certainement dans les vallées plus d'herbe et de mousse qu'ils n'en peuvent consommer. FISHER.

(1) La quantité de gibier que nous fournit l'île Melville pendant près d'un an que nous restâmes sur les côtes consiste en trois bœufs musqués, vingt-quatre rennes, soixante-huit lièvres, cinquante-trois oies, cinqante-neuf canards, et cent quarante-quatre gelinottes, ce qui produisit trois mille sept cent soixante-six livres de viande.

Note du capitaine PARRY.

feuilles commençaient à se faner, ne conservaient plus d'acidité, et ne valaient pas le temps qu'on employait à se les procurer. Nous trouvâmes douze à quinze cranes de bœufs-musqués.

Pendant toute la journée du 25, nous n'avançâmes vers l'est que d'environ trois quarts de mille ; mais une brise s'étant élevée de l'ouest, dans la matinée du 26, nous arrivâmes à huit heures du soir, à la hauteur du cap de la Récompense. Nous remarquâmes pour la première fois, que la neige, qui était tombée pendant cette journée, ne se fondit pas, ce qui prouvait que la superficie de la terre était refroidie au-dessous de la température du point de congélation.

A mesure que nous avancions vers l'est, le canal devenait plus large, et le vent continuant de nous être favorable, nous étions le 27 à midi sous la longitude de 105° 14′ 20″. Nous suivions toujours le bord des glaces, mais sans y trouver la moindre ouverture qui nous permît de faire voile vers le sud. Dans la soirée nous nous trouvâmes à quatre ou cinq milles de l'endroit où nous étions le même jour de l'année précédente, et par une coïncidence encore plus singulière, nous y éprouvâmes un brouillard si épais, que nous ne pûmes gouverner les vaisseaux qu'en réglant réciproquement une seconde fois la

marche de l'un sur celle de l'autre. Ce brouillard ne se dissipa que dans la matinée du 28. Nous vîmes la terre s'étendant du nord-est quart d'est, au nord-nord-ouest, mais ce ne fut qu'à midi que nous reconnûmes que nous étions à la hauteur du cap Cockburn. Les glaces du côté du sud étaient composées d'énormes glaçons entre lesquels on n'apercevait quelquefois pas une seule fente pendant plusieurs milles, quoiqu'ils ne s'élevassent guère que d'un pied au-dessus de la surface de la mer. Les glaçons étaient bordés à la distance d'une cinquantaine de toises, de glaces détachées, mais tellement serrées qu'une chaloupe n'aurait pu y pénétrer. Cette circonstance m'empêcha d'exécuter le projet que j'avais de faire dans ces environs quelques observations sur la variation de l'aiguille aimantée, ayant tout lieu de croire que nous l'aurions trouvée de 180° vers le 100° degré de longitude à l'ouest de Greenwich.

Le 28 et le 29, nous découvrîmes quelques nouvelles îles ; nous tentâmes une fois de pénétrer au sud, mais nous ne pûmes avancer que d'environ deux milles, et nous fûmes obligés de revirer vers l'est. Le 30, ayant dépassé les îles du prince Léopold et l'entrée du Prince Régent, nous entrâmes dans le détroit de Barrow. Toutes les îles étaient environnées de glaces jusqu'à la distance de quatre à cinq milles, mais le

détroit était en général aussi navigable, qu'aucune partie de l'océan Atlantique.

Ayant ainsi côtoyé les glaces depuis le 114e degré de longitude jusqu'au 90e, sans y avoir découvert aucune ouverture qui pût me donner le moindre espoir de pénétrer du côté du sud, je ne pouvais conserver aucun doute qu'il ne fût impossible de réussir dans l'objet principal de notre voyage avec les ressources qui nous restaient. Il était donc alors de mon devoir de retourner en Angleterre pour rendre compte de nos opérations, afin qu'on pût, sans perdre de temps, préparer une autre expédition pour suivre nos découvertes, si le gouvernement de sa majesté le jugeait convenable. Après avoir fait part de mes intentions aux deux équipages, je les remis à ration entière, et n'étant plus dans la nécessité d'économiser si soigneusement les combustibles, je fis faire assez de feu pour répandre la chaleur dans les deux bâtimens, luxe dont nous n'avions pas souvent joui depuis notre entrée dans le détroit de Lancaster. Nous avions été réduits à deux tiers de ration de pain pendant près de onze mois, et de toutes autres provisions pendant près de quatre; mais la diminution du feu avait été généralement regardée comme la plus grande privation.

Le 31, nous découvrîmes à l'est du cap que nous avions reconnu la veille sur la côte méri-

dionale du détroit de Lancaster, et auquel j'avais donné le nom de Craufurd, un bras de mer que je nommai entrée de l'Amirauté (1). Il était rempli de glaces, et je ne le jugeai pas d'une importance suffisante pour en faire la reconnaissance; je continuai donc ma route après avoir donné le nom d'York et de Franklin aux deux caps qui en forment l'ouverture. D'après l'inspection de la carte, on regardera comme probable qu'il communique au sud avec le détroit du Prince Régent, et que la terre qui les sépare, forme une île. A la hauteur du cap Castlereagh, nous découvrîmes deux îles que nous n'avions pas aperçues dans notre voyage précédent, et que je nommai îles Wollaston. A l'est de ce cap sont des terres basses d'où s'élèvent tout à coup les hautes montagnes de Byam-Martin, dont le sommet est couvert de neiges éternelles. Nous trouvâmes, par une opération trigonométrique, qu'une des plus élevées, en face de laquelle nous étions à midi, avait 3,382 pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau de la mer.

Comme il me parut qu'il pourrait être utile de faire une reconnaissance des côtes occiden-

---

(1) Le bras de mer, à l'est de celui-ci, (dont il est fait mention, page 51,) avait reçu le nom de *Bureau de la marine*, et non celui de détroit de l'*Amirauté*, comme on l'a dit par erreur.

tales de la baie de Baffin, je résolus de suivre le rivage d'aussi près que les vents et les glaces le permettraient ; et comme l'expérience du premier voyage nous portait à croire que ces côtes, à partir du détroit de Lancaster, et descendant vers le sud, seraient presque entièrement libres de glaces pendant tout le cours de septembre, je crus ne pouvoir mieux employer ce mois qu'à examiner les baies et ouvertures nombreuses qui s'y trouvent; cela me paraissait d'autant plus désirable, qu'il était possible que quelqu'une d'entre elles offrît un passage dans la mer Polaire, sous une latitude plus méridionale que celle du détroit de Lancaster, ce qui serait d'une grande importance pour [illegible] plus facilement celui de Behring.

CHAPITRE XII.

*Reconnaissance de la côte occidentale de la baie de Baffin. — Baie ou détroit de Pond. — Autres bras de mer. — Rencontre de plusieurs bâtimens pêcheurs. — Rivière de Clyde. — Peuplade d'Esquimaux qu'on y trouve. — Ils se rendent à bord de l'*Hécla.*—Echanges faits avec eux. — Visite à leurs tentes, ou habitations d'été. — Hommes. — Femmes. — Enfans. — Costume. — Tentes. — Canots. — Dards. — Traîneaux. — Chiens. — Nourriture. — Couteaux. — Langage. — Qualités estimables de cette peuplade. — Femmes tatouées. — Départ de la rivière de Clyde.*

J'AURAIS désiré prendre terre dans la baie de la Possession pour y faire quelques observations, mais cela nous aurait occupés toute la nuit, et le vent nous étant favorable, je crus devoir en profiter. Le 1er septembre, nous passâmes dans la matinée près de deux petites baies; nous étions à midi en face du cap de Graham-Moore, et nous nous trouvâmes bientôt devant l'ouverture qui a été nommée baie de Pond à notre premier voyage. Les deux rives qui la

bordent sont si éloignées l'une de l'autre, que nous tentâmes d'y pénétrer, mais les glaces y étaient si serrées, que nous ne pûmes y réussir. Le temps était fort clair ; on n'apercevait vers le fond aucune apparence de terre, et l'opinion de tous les officiers, de même que la mienne, fut que c'était un détroit qui communiquait probablement avec quelqu'un de ceux que nous avions découverts dans celui de Lancaster. Ce jour fut le premier où nous recommençâmes à faire usage de nos boussoles qui, depuis plus d'un an, ne nous avaient été d'aucune utilité.

Le 2, nous passâmes près d'une autre ouverture qui semblait offrir un hâvre bien abrité, et au milieu de laquelle était une île. Dans la matinée du 3, nous rencontrâmes des montagnes de glace dont quelques-unes étaient les plus hautes que j'eusse jamais vues. L'une d'elles s'élevait au-dessus de la mer de 150 à 200 pieds, en en jugeant par comparaison avec les mâts du *Griper* qui en passa à très-peu de distance. A sept heures et demie du matin, nous remarquâmes une montagne noire et perpendiculaire qui s'élève sur une île située au milieu d'une des nombreuses ouvertures, dont toute cette côte est coupée. Le vent s'étant abattu vers midi, je descendis sur la rive voisine avec le capitaine Sabine et quelques autres officiers, à deux ou trois milles au nord de l'entrée de ce bras de

mer, vers lequel nous nous avançâmes. Au delà de l'île, il forme deux branches que notre situation ne nous permit pas de suivre des yeux à une bien grande distance, mais nous n'en pûmes voir la fin.

Les productions minérales consistaient principalement en granit et gneiss. On y voyait aussi une grande quantité de pierres à chaux, et du quartz d'une blancheur éclatante. La végétation était riche sur les bords de la mer, et l'on y remarquait principalement le saule nain, l'oseille, le saxifrage (*saxifraga cernua*), le pavot et quelques tiges de cochléaria. On trouva sur le rivage un os de baleine dont le bout avait été coupé par un instrument tranchant, ce qui prouvait indubitablement que cette partie de côtes avait été visitée par des Esquimaux à une époque peu éloignée, et que peut-être quelqu'une de leurs tribus en habitait les environs. Nous n'eûmes pas le temps de le vérifier. La latitude était en cet endroit 71° 15′ 34″, la longitude 71° 17′ 23″ 6‴, et la variation de l'aiguille aimantée 90° 28′ 2″ à l'ouest.

Le lendemain, vers midi, nous fûmes bien surpris en apercevant, du haut du mât, trois voiles que nous reconnûmes pour des bâtimens pêcheurs. Ils se dirigeaient vers le nord, et nous les perdîmes de vue aux approches de la nuit. Il était donc évident que ces parages, qui

avaient été jusqu'alors regardés comme inaccessibles par tous ceux qui s'occupaient de la pêche de la baleine, en étaient maintenant devenus le théâtre aussi-bien que les parages du Groënland. En descendant vers le sud, nous vîmes, dans l'après-midi, un cap qui est remarquable en ce que, vu du nord, on le prendrait pour trois îles, et on l'avait jugé ainsi dans le voyage de 1818 : ce ne sont pourtant q e de petites montagnes situées sur une terre basse.

Nous rencontrâmes à cette hauteur un autre bâtiment pêcheur, le *Lee*, de Hull. M. Williamson, qui le commandait, nous dit qu'il avait réussi, ainsi que plusieurs autres, à traverser les glaces sous la latitude de 73°. Un ou deux bâtimens avaient voulu retourner en Angleterrre en descendant le long de cette côte ; mais ils avaient trouvé tant de glaces sous le 69e degré et demi de latitude, que la plupart des autres avaient pris le parti de remonter au nord, afin de reprendre la route par laquelle ils étaient venus. M. Williamson nous dit aussi qu'un jour ou deux auparavant, il avait vu quelques Esquimaux dans l'ouverture nommée *la rivière de Clyde* à notre voyage de 1818. Je pensai qu'il pouvait être intéressant de communiquer avec cette peuplade qui n'avait peut-être jamais vu d'Européens, et qu'il serait certainement utile de reconnaître ce bras de mer qui était au sud

de l'endroit où nous nous trouvions; je me dirigeai sur-le-champ vers ce point. Après avoir passé devant l'île en forme de rocher, nommée le *monument d'Agnès*, nous doublâmes le cap qui forme un des côtés de l'entrée de ce détroit qui a deux milles de largeur : la rive septentrionale est sablonneuse. Nous la suivîmes pendant trois ou quatre milles, en y cherchant les huttes d'Esquimaux qu'on nous avait dit y avoir vues, mais la nuit vint sans que nous les eussions aperçues.

Le 6, dans la matinée, le temps ne nous permit pas d'approcher de la terre; mais à six heures du soir, étant près de la dernière des îles qui remplissent ce bras de mer, nous vîmes quatre canots s'avancer vers le vaisseau; ils s'en approchèrent sans montrer la moindre apparence de crainte ou de méfiance. Tandis qu'ils ramaient, et avant même que nous puissions bien les distinguer, nous entendions ceux qui les montaient pousser de grands cris, qui ne ressemblaient ni à un chant, ni même à des sons articulés. Ils vinrent près du vaisseau sans hésiter, et témoignèrent par leurs gestes le désir qu'on les prît à bord ainsi que leurs canots; c'est ce que nous fîmes sur-le-champ. Ils étaient au nombre de quatre; un vieillard qui paraissait âgé de plus de soixante ans, et trois jeunes gens de dix-neuf à trente ans. Dès qu'ils furent à

bord, leurs cris augmentèrent en proportion de leur étonnement, et je puis ajouter de leur plaisir, car l'accueil qu'ils reçurent sembla leur causer autant de joie que de surprise. Chaque fois qu'on leur faisait un présent, ou qu'on leur montrait quelque chose qui excitait leur admiration, ils la témoignaient par de bruyantes acclamations qu'ils continuaient quelquefois jusqu'à perdre haleine, et en sautant pendant une minute et même davantage, suivant le degré de plaisir et de forces de celui qui témoignait ainsi son enthousiasme. Le vieillard, moins vigoureux que ses compagnons, n'en faisait pas moins tous ses efforts pour se distinguer dans cet exercice.

Après qu'ils eurent passé quelque temps sur le tillac, et qu'on leur eut acheté quelques peaux et quelques couteaux d'ivoire, on leur proposa de descendre dans l'entrepont. Les plus jeunes ne paraissaient pas s'en soucier; mais le vieillard leur ayant donné l'exemple, ils le suivirent sans hésiter. Nous eûmes bientôt occasion de remarquer qu'ils se conduisaient infiniment mieux que les Esquimaux que nous avions vus en 1818 sur la côte du nord-est de la baie de Baffin. Quoique nous n'eussions pas d'interprète, nous fîmes aisément comprendre au vieillard, en lui montrant une gravure représentant un esquimaux, que nous désirions qu'il

s'assît pour que le lieutenant Beechey fît son portrait. On le plaça sur un tabouret, près du feu, et il posa près d'une heure avec constance et tranquillité; il est vrai que les présens qu'on lui faisait de temps en temps n'y contribuèrent pas peu. Quand il semblait s'impatienter et vouloir se lever, je tâchais de lui rappeler que nous désirions qu'il restât dans la même situation, en étendant les mains vers lui, en levant la tête et prenant un air grave et sérieux. Nous lui avions reconnu un bon caractère et de l'obligeance, et nous vîmes alors qu'il était bouffon, car il ne manquait pas d'imiter mes gestes d'une manière grotesque, au grand divertissement de ses compagnons et des nôtres. Pendant ce temps, les trois autres, placés derrière lui, faisaient divers échanges avec la plus grande honnêteté, mais de manière à montrer que ce genre de commerce ne leur était pas étranger. Si, par exemple, on leur offrait un couteau pour quelqu'un des objets dont ils pouvaient disposer, ils hésitaient quelque temps, et quand ils voyaient que nous étions déterminés à ne pas en donner un plus haut prix, ils consentaient à l'échange. Dans ce cas, de même que lorsqu'on leur faisait quelque présent, ils touchaient deux fois avec la langue ce qu'ils recevaient, et semblaient alors regarder le marché comme définitivement conclu. Le plus jeune se montrait modestement derrière

les autres, ce qui, avant que nous eussions remarqué cette conduite, lui fit perdre quelques présens que nous fîmes à ses compagnons moins timides, mais qui ne se montraient jamais importuns. Quand la nuit approcha, ils désirèrent se retirer, et ils nous quittèrent avant l'obscurité, paraissant fort satisfaits de leur visite. Comme j'avais acheté un de leurs canots, je renvoyai dans une barque celui à qui il appartenait, chacun de leurs canots ne pouvant contenir qu'un seul homme. M. Palmer me dit ensuite qu'en se rendant à terre, les canots auraient pu laisser la barque bien derrière eux, mais ils ne la quittèrent pas de toute la traversée. Pendant qu'ils étaient à bord, nous leur avions remarqué une grande aptitude pour prononcer quelques-unes de nos phrases, et M. Palmer fit la même observation en les reconduisant.

Désirant connaître davantage cette peuplade dont la première vue nous avait donné une impression favorable, je résolus de rester en panne toute la nuit, et de remonter le bras de mer plus avant le lendemain. Comme une éclipse de soleil devait avoir lieu à sept heures du matin, nous nous rendîmes dans une petite île pour l'observer, mais des nuages couvrirent le soleil pendant tout le temps de sa durée.

Dès que nous eûmes débarqué, le vieil Esqui-

maux et un de ses compagnons vinrent nous joindre dans leurs canots, apportant quelques vêtemens en peau de veau marin, et quelques instrumens en os de baleine pour nous les vendre. Ils avaient grand soin de ne nous montrer qu'un objet à la fois, et quand le marché était conclu, ils allaient chercher autre chose dans leurs canots qu'ils avaient laissés près de notre chaloupe. Voulant entretenir en eux les idées d'un franc et loyal commerce d'échange qu'ils semblaient posséder à un degré peu ordinaire, je défendis qu'on leur fît aucun présent, jusqu'à ce que leur magasin fût épuisé. Tandis que nous nous occupions à prendre la hauteur du soleil à midi, ils s'amusèrent avec les marins qui étaient dans la chaloupe, et montrèrent beaucoup d'enjouement et de familiarité. M. Hoppner, qui était venu joindre avec M. Beverly dans la chaloupe du *Griper*, prit cette occasion pour dessiner le portrait du jeune homme; mais ce ne fut pas sans peine qu'il y réussit, l'inclination naturelle que celui-ci avait à sauter, rendant fort difficile de le maintenir en repos pendant une demi-heure. Voulant montrer le désir qu'il avait de nous rendre service, il se mit à repasser les couteaux des matelots, ce qu'il fit avec beaucoup d'adresse. Quand il en avait fini un, il faisait signe qu'on lui en donnât un autre, et bien loin de faire quelque

tentative pour s'en emparer, il n'en témoigna pas même le désir. Le vieillard semblait très-curieux, et son attention se dirigeait sur tout ce qui pouvait être utile, plutôt que sur ce qui n'était qu'amusant. En voici un exemple. J'avais ordonné qu'on ouvrît pour notre dîner une caisse d'étain contenant de la viande conservée suivant la méthode de Donkin. Il était assis sur le rocher, examinant cette opération qui se faisait avec un ciseau sur lequel on frappait avec un maillet, quand un de nos marins m'apporta un miroir. Je le présentai au jeune homme, qui fut ravi en extase et sauta de joie pendant près d'un quart d'heure. L'ayant ensuite remis au vieillard, il sourit en y voyant sa figure; mais il n'y jeta qu'un coup d'œil, me le rendit sur-le-champ, et reprenant son air de gravité, donna toute son attention à l'ouverture de la caisse. Lorsqu'elle fut ouverte, il me demanda avec instance le maillet dont il avait reconnu l'utilité, sans montrer le moindre désir de goûter ce qu'il nous voyait manger de bon appétit. Nous en remîmes pourtant une portion à chacun d'eux, avec un morceau de biscuit; mais ces mets ne parurent pas leur plaire; ils n'en mangèrent que quelques bouchées, évidemment par complaisance, et portèrent le reste dans leurs canots. Nous leur offrîmes du rhum; mais dès qu'ils en eurent senti l'odeur, nous ne

pûmes les déterminer à y goûter, même en le mêlant avec de l'eau. Je ne sais si cette circonstance mérite d'être remarquée; mais dès qu'on leur présenta un kaléidoscope et un télescope, ils fermèrent un œil aussitôt, et se servirent l'un de l'œil droit, et l'autre du gauche.

Quand ils entrent dans leurs canots et qu'ils en sortent, il leur faut beaucoup d'attention pour conserver leur aplomb, et en général ils s'aident l'un et l'autre pour cette opération. Lorsque nous remontâmes dans nos chaloupes, ils se disposèrent à nous suivre, et nous vîmes avec plaisir le jeune homme aider le vieillard à se placer dans son canot, et se mettre ensuite dans le sien, non sans quelque difficulté. En les lançant dans la mer, ils semblent prendre grand soin de ne pas les heurter contre quelque rocher. Ils les tiennent par un bout, déposent l'autre sur l'eau, et ne lâchant le premier qu'avec beaucoup de précautions.

Les tentes de ces Esquimaux étaient placées sur une pointe de terre formant la côte orientale d'une branche considérable de ce détroit qui s'étend à quelque distance vers le nord. Elles sont situées au sud-ouest, dans une position aussi agréable et aussi chaude que possible; ces pauvres gens ne pouvaient choisir un endroit plus convenable pour leur résidence. Après avoir débarqué, nous avançâmes vers

ces tentes, et dès qu'on nous aperçut, hommes, femmes, enfans, chiens, tout ce qui y respirait fut en mouvement. Les chiens restèrent respectueusement à quelque distance, tandis que les autres habitans accouraient vers nous en poussant de grands cris, parmi lesquels nous ne pûmes distinguer que le mot *pilletei* (donnez). Indépendamment des quatre hommes que nous avions déjà vus, il s'y trouvait quatre femmes dont l'une paraissait à peu près du même âge que le vieillard, et était probablement sa femme. Les trois autres pouvaient avoir trente, vingt-deux et dix-huit ans. Les deux aînées portaient chacune un enfant sur le dos dans une espèce de sac, à peu près comme les Bohémiennes portent les leurs. Nous les supposâmes mariées aux deux jeunes gens les plus âgés. Nous vîmes aussi sept enfans de trois à douze ans; la femme de trente ans était enceinte.

Nous commençâmes par leur acheter ce dont ils pouvaient disposer, et nous leur donnâmes en échange des couteaux, des haches, des bouilloires de cuivre, des aiguilles, et d'autres objets qui pouvaient leur être utiles, après quoi nous leur fîmes quelques présens du même genre. Depuis l'instant de notre arrivée, jusqu'à celui de notre départ, ou pour mieux dire, tant qu'il nous resta quelque chose à leur donner,

les femmes ne cessèrent de nous importuner, nous suivant partout en criant *pilletei*. Elles semblaient surtout désirer nos boutons, qu'elles regardaient sans doute comme des ornemens, à cause de l'ancre et de la couronne qu'elles y voyaient. Nous en coupâmes quelques-uns pour les satisfaire. Je demandai aux hommes à leur acheter un traîneau; mais ils me firent comprendre très-distinctement par signes qu'il ne leur appartenait pas, et me montrèrent la femme qui en était la propriétaire; j'entrai en négociation avec elle, et le marché fut bientôt conclu. Elle toucha de sa langue les piques que je lui donnai en échange, et le traîneau fut porté dans la chaloupe d'un parfait accord. Un officier du *Griper* offrit à une autre femme une hache en échange d'un chien, et pour lui montrer notre confiance, on lui remit la hache avant d'en avoir reçu l'animal: bien loin d'en abuser, elle prit une courroie de cuir, l'attacha au cou d'un des plus beaux chiens et nous l'amena. La promptitude avec laquelle ils consentaient en général à se défaire de ce qui leur appartenait, n'était nullement un effet de la crainte: elle ne dépendait même pas de la valeur des objets que nous leur proposions en échange; car croyant avoir conclu avec la vieille femme l'achat d'un second canot, et ayant donné ordre à quelques matelots de le porter dans la

chaloupe, elle s'y opposa très-fermement en poussant de grands cris ; je lui fis alors de nouvelles offres, mais elle ne voulut jamais consentir à le vendre.

Ces bonnes gens, comme la plupart des Esquimaux, étaient au-dessous de la taille ordinaire. Le vieillard, qui commençait à être courbé par l'âge, n'avait que quatre pieds onze pouces (1). Les autres avaient cinq pieds quatre à six pouces (2). Les jeunes gens avaient le visage rond et plein, la peau douce, le teint assez clair, à l'exception du vieillard, quant à ce dernier article ; les dents très-blanches, les yeux petits, le nez large, mais non très-applati, les cheveux noirs, durs et luisans, les mains et les pieds d'une petitesse remarquable. La barbe du vieillard ne faisait que commencer à blanchir, et le poil de ses moustaches était fort long. Il en était de même, à cet égard, du plus âgé des trois jeunes gens. L'un d'eux nous parut ressembler d'une manière frappante à notre pauvre ami John Sackouse, Esquimaux qui nous avait accompagné en 1818, dont les services nous auraient été bien utiles en cette occasion, et dont la mort prématurée a été un

(1) Quatre pieds sept pouces quatre lignes de France.

(2) Cinq pieds à cinq pieds deux pouces.

sujet de regret pour tous ceux qui le connaissaient pour un homme intelligent et aimable.

La taille des femmes était de quatre pieds dix à onze pouces. Les traits des deux plus jeunes étaient réguliers ; leur teint clair ; leurs yeux petits, noirs et perçans, leurs dents parfaites tant pour la forme que pour la blancheur, et quoiqu'elles eussent la tête grosse et ronde, et le nez légèrement applati, leur figure pouvait passer pour agréable, même en les jugeant d'après les idées de beauté que nous devons à l'habitude. Leurs cheveux fort longs, et noirs comme du jais, tombaient en partie sur leurs épaules, nattés négligemment des deux côtés, ou étaient relevés sans grâce sur le haut de la tête, au lieu d'y être noués avec soin, suivant l'usage des femmes d'autres peuplades d'Esquimaux. La plus jeune avait une sorte de timidité naturelle qui, joint à ce qu'elle n'avait pas la figure tatouée comme les trois autres, nous fit croire qu'elle n'était pas mariée. Les deux aînées avaient aussi les mains tatouées, et la vieille portait des marques semblables sur ses poignets, les enfans n'en avaient aucune.

Les enfans avaient en général fort bonne mine, et l'aîné des garçons, qui pouvait avoir douze ans, était beau et bien fait. Ils étaient d'abord un peu sauvages, mais nos caresses et quelques présens les apprivoisèrent bientôt, et ils fini-

rent par nous importuner autant que les femmes.

L'habillement des hommes consistait en un pourpoint de peau de veau marin, garni d'un capuchon dont ils pouvaient se couvrir la tête. Leurs culottes qui descendent au-dessus du genou, et leurs bottes qui rejoignent les culottes, sont faites de même peau. Nous ne vîmes pas de différence entre ces vêtemens et ceux des autres Esquimaux, si ce n'est que le pourpoint au lieu d'être à deux pointes, était taillé droit par-derrière, et s'arrondissait en forme de coquille par-devant. Le pourpoint des femmes au contraire avait par-devant une très-petite pointe, et par-derrière une très-longue qui traînait presque à terre. Elles portaient, au lieu de culottes, une espèce de caleçons semblables à ceux que Crantz décrit comme étant le costume d'été des Groënlandaises. Ces caleçons montaient jusqu'à la hanche, et descendaient jusqu'au tiers de la cuisse, dont le surplus était nu. Leurs bottes, semblables à celles des hommes, étaient garnies d'une sorte de revers qui tombait du haut, et qui pouvait être destiné à couvrir à volonté la partie de la cuisse qui restait à nu. Les enfans étaient fort bien vêtus, de la même manière que les hommes et les femmes, chacun suivant leur sexe; leurs vêtemens étaient faits de peau de veau marin fort bien cousue.

Les tentes qui formaient leur habitation d'été, étaient principalement soutenues par un poteau d'os de baleine de quatorze pieds de hauteur s'élevant perpendiculairement à quatre pieds au-dessus des peaux qui en formaient la couverture et les côtés. Elles avaient dix-sept pieds de longueur, sur sept à neuf de largeur, la partie la plus étroite étant voisine de la porte, d'où elles allaient en s'élargissant jusqu'à l'autre bout où se trouvait le lit qui formait le tiers de la tente. Ce lit était composé de tiges d'*Andromeda Tetragona*, et était bordé par des os qui s'étendaient d'un côté à l'autre, et qui le séparaient du reste de la tente. Le poteau était placé à l'endroit où le lit se termine. La porte qui fait face au sud-ouest, était formée de deux os attachés ensemble par l'extrémité supérieure, et était recouverte par les peaux composant la tente qui était beaucoup plus basse en cet endroit qu'à l'autre extrémité. Le bout des peaux était attaché à la terre par des os taillés en crochet. Les deux tentes étaient à environ huit toises l'une de l'autre, et à pareille distance du rivage.

Le canot que j'achetai, et qui était un des meilleurs des cinq que nous vîmes, a seize pieds onze pouces de longueur, et deux pieds un pouce et demi dans sa plus grande largeur. Lorsqu'il est à flot, son avant a deux pieds

hors de l'eau. Il diffère des canots du Groënland, en ce que les deux extrémités sont un peu plus basses, et en ce que le trou circulaire où est assis celui qui le conduit, est recouvert un peu plus haut, ce qui doit le rendre plus sûr en mer. Du reste, la construction en est la même, il est composé d'os de baleine et de peaux de veau marin et de morse. Quand ils tirent leurs canots sur le rivage, ils ont soin de les placer sur des tréteaux de pierres, à environ quatre pieds du sol, pour que l'air puisse les sécher, et empêcher la pourriture. Leurs rames sont de sapin, et les manches en sont garnis d'os pour empêcher le frottement de les user.

Les dards ou javelots dont ils se servent pour attaquer les veaux marins et autres amphibies sont composés d'un bâton en bois, quand ils peuvent se procurer une matière si précieuse, de trois pieds et demi à cinq pieds de longueur armés d'un os d'environ dix-huit pouces de longueur qu'ils rendent pointu en l'aiguisant sur une pierre, tandis que l'autre bout entrant dans un trou creusé dans le manche y est solidement attaché avec une courroie. Ils attachent à ces dards des courroies de peau de veau marin qu'ils laissent sécher, et qu'ils tordent comme nos cordes. Ils se servent d'une vessie attachée à un bout de cette courroie, de la

même manière que les autres Esquimaux. Nous achetâmes un instrument ayant un crochet de fer enfoncé dans un os attaché à un bâton par une courroie. Le crochet était très-pointu mais non barbelé.

Pendant que nous étions sur l'île, un oiseau ayant volé près de nous, un des Esquimaux fit un geste comme s'il eût voulu lui décocher une flèche, et il était impossible de s'y méprendre. Il est pourtant singulier que nous n'ayons remarqué dans leurs tentes aucune arme de cette espèce, si ce n'est un petit arc de cinq à six pouces de longueur en os de baleine, et sa flèche en bois de sapin, garnie d'une plume à un bout, et armée d'un os à l'autre. C'était évidemment le jouet d'un enfant, destiné peut-être à lui apprendre à se servir de cette arme à un âge plus avancé.

Les deux côtés du seul traîneau que nous ayons vu, étaient formés des os de la mâchoire d'une jeune baleine, de neuf pieds neuf pouces anglais de longueur. L'intervalle qui les séparait était d'un pied sept pouces, et ils s'élévaient à sept pouces de terre. Ils étaient joints ensemble par des os de côtes de baleine, placés parallèlement en traverse, et croisés à leur tour par de plus petits os, ce qui composait le fond du traîneau. Le dossier consistait en deux bois de renne placés perpendiculaire-

ment. Le dessous des deux os des côtés, était garni d'un autre os plus dur, et plus en état de supporter le frottement. Ce traîneau était grossièrement fabriqué, et comme il pesait le double de ceux que nous avions vus aux Esquimaux du nord en 1818, il était probablement destiné à porter de pesans fardeaux.

Ils avaient de cinquante à soixante chiens qui ne différaient guère de ceux de la côte orientale de la baie de Baffin. Ils étaient timides et farouches. Leurs maîtres eurent beaucoup de peine à les attrapper pendant que nous étions avec eux, et il ne leur fut pas moins difficile de les empêcher de s'enfuir. Quelques-uns ressemblaient plus au loup que les autres, ayant la tête longue, le museau pointu, la queue velue et toujours placée entre les jambes; tandis que d'autres avaient le corps moins effilé, la tête plus arrondie, et portaient la queue retroussée sur le dos. La plupart étaient noirs, mais on en voyait de couleur mélangée. La voracité avec laquelle ils dévorent leur nourriture est presque incroyable. Si on leur donne un oiseau, ils l'avalent tout entier, les plumes comme les os. Celui que j'avais acheté, quoique bien nourri par un homme que j'en avais chargé, avala à bord avec avidité, un morceau de toile à voile, un mouchoir de coton, et partie d'une chemise qu'un matelot

venait de laver. Les jeunes chiens meurent de trop de manger, si l'on n'y prend garde. Ces derniers paraissent être la propriété des enfans, où les parens ont pour ceux-ci beaucoup d'indulgence, car ce fut d'eux que nous en achetâmes plusieurs, sans que leurs père et mère se mêlassent aucunement du marché dont ils se bornèrent à être spectateurs.

Au milieu de quelques pierres placées irrégulièrement dans un coin de chaque tente brûlait une lampe pleine d'huile dont la mèche était de la mousse. Au-dessus était suspendu un petit vase de pierre de forme oblongue, et dont le haut était plus large que la base, contenant de la chair de cheval marin nageant dans un jus fort épais. Quelques côtes que nous vîmes servir, n'avaient nullement mauvaise mine, et sans le sang qui était mêlé avec le jus, et la malpropreté de la préparation de ce mets, on aurait pu en goûter sans répugnance. J'achetai d'une femme un de ces vases de pierre, et lui donnai une bouilloire de cuivre en échange. Avant de me le donner, elle vida dans un autre vase la viande et le jus qui s'y trouvaient, et l'essuya ensuite avec le pan de son pourpoint, réunissant à ce que nos idées de propreté nous font regarder avec dégoût, une intention d'honnêteté et un désir de nous obliger que nous ne pouvions remarquer sans plaisir. Quelques-uns

de leurs vases étaient faits d'os de baleine, en forme circulaire, un os plat en forme le fond, un autre étant courbé de manière à en faire le tour, et le tout étant si solidement cousu ensemble, que pas une goutte d'eau ne pouvait s'en échapper.

Leurs couteaux sont faits des défenses de morses. Ils en forment la lame à force de l'aiguiser sur une pierre, et ils lui laissent sa courbure naturelle, de sorte que ces couteaux ressemblent aux petits sabres qui servent de jouet aux enfans en Angleterre. Comme ils n'ont aucun instrument ressemblant à une scie, il doit leur falloir beaucoup de temps et de peine pour faire un de ces couteaux qui paraissent suffire à tous leurs besoins.

D'après la description que nous avait faite M. Williamson, il nous parut que ces Esquimaux étaient ceux que l'équipage du *Lee* avait vus. Nous eûmes des preuves qu'ils avaient déjà eu quelques communications directes ou indirectes avec le monde civilisé, car nous leur vîmes des grains de verroterie d'un bleu pâle, qu'ils avaient enfilés dans un fil de cuir, et un instrument tranchant ressemblant à une hachette de tonnelier qui avait été évidemment attaché depuis quelque temps à un manche en os, et dont le fer avait fait partie d'une vieille lime.

Le peu de temps que nous passâmes avec

eux, et le manque d'interprète nous empêchèrent de nous procurer bien des renseignemens qui auraient été intéressans sur la langue, les mœurs et la population de cette tribu d'Esquimaux. Ils appellent l'ours, *nennouk;* le renne, *touktouk;* le lièvre, *oukalik;* et ce sont à peu près les mêmes noms que donnaient à ces animaux les Esquimaux de la côte orientale de la baie de Baffin. Comme nous désirions savoir s'ils connaissaient le bœuf-musqué, nous leur en montrâmes un dessin ; la petitesse de l'animal représenté sur le papier parut d'abord les embarrasser, mais dès qu'on leur en montra la tête et les cornes, ils les reconnurent sur-le-champ, et répétèrent plusieurs fois le mot *oumingmack*, ce qui nous convainquit qu'ils connaissaient cet animal, et que c'était celui dont les Esquimaux du Groënland nous avaient parlé sous le même nom, quoique prononcé différemment.

A en juger par les apparences, et, ce qui est peut-être une base encore plus certaine, par le nombre de leurs enfans, on ne peut douter qu'ils ne possèdent d'abondans moyens de subsistance. Nous en eûmes des preuves encore plus directes par la quantité de morses et de chevaux marins que nous vîmes cachés sous des pierres le long du rivage, et dans l'île où nous avions abordé. M. Fife nous dit qu'en sondant le long du rivage, il avait vu leurs habitations d'hiver

à environ deux milles des tentes, sur la même côte, et qu'elles étaient partie creusées sur une hauteur en face de la mer, et partie construites en pierres en forme circulaire.

Parmi les dix-sept individus qui habitaient ces deux tentes, nous n'aperçûmes aucune apparence de maladie, si ce n'est que les yeux du vieillard et de la vieille femme étaient un peu chassieux et qu'un des enfans semblait pâle et débile. Le vieillard avait une profonde cicatrice d'un côté de la tête, et il nous expliqua très-clairement que c'était une blessure qu'il avait reçue d'un *nennouk* (d'un ours). Au total on peut les considérer comme possédant tout ce qui est nécessaire à la vie, et jouissant de tout le bien-être qu'on peut espérer dans un pareil état de société. Dans la situation où nous trouvâmes les Esquimaux du nord du Groënland, on ne pouvait qu'avoir pitié de l'état misérable où ils paraissaient réduits, état qui n'est que de bien peu de degrés au-dessus de celui de l'ours et du veau marin dont ils font leur subsistance. Mais en voyant ceux-ci, il était impossible de ne pas éprouver un sentiment d'un genre plus agréable. Il y avait dans leur conduite un égard pour les convenances qui nous parut les distinguer des autres Esquimaux sauvages. Ils n'offraient pas sur leur personne une malpropreté si dégoûtante que celle qu'on re-

marque dans toutes les peuplades de cette nation ; mais ce qui les élève surtout fort au-dessus des autres, c'est la probité parfaite qu'ils montrèrent dans toutes leurs relations avec nous. Pendant les deux heures qu'ils furent à bord de l'*Hécla*, et pendant les quatre ou cinq heures que nous passâmes le lendemain à terre avec eux, quoiqu'ils fussent exposés à une tentation de nous voler, plus forte peut-être qu'on ne peut se l'imaginer, et que les occasions de le faire ne leur manquassent pas, il n'est pas venu à ma connaissance qu'ils nous aient dérobé la moindre bagatelle. Il est agréable d'avoir à citer un fait aussi singulier en lui-même, qu'honorable pour cette petite tribu.

Lorsque nous fîmes nos adieux à nos nouvelles connaissances, le vieillard semblait un peu fatigué de l'exercice qu'il avait fait pendant cette journée, mais ses yeux brillèrent de plaisir et je crois de reconnaissance, quand nous lui présentâmes une autre bouilloire de cuivre à ajouter aux trésors dont nous les avions déjà enrichis. Il parut comprendre ce que voulait dire notre serrement de main. Ils nous suivirent tous en silence jusque sur la côte, et se retirèrent dans leurs tentes quand ils nous virent à quelques centaines de toises du rivage (1).

---

(1) Les vêtemens des trois jeunes gens étaient de

L'île sur laquelle nous fîmes nos observations est située sous la latitude de 70° 21′ 57″, sa

---

peau de chien ou de loup, et avaient le poil en dedans; ceux du vieillard étaient de peau de veau marin, et ne différaient des autres qu'en ce que le poil était en dehors. Dans les échanges que nous fîmes avec eux, nous eûmes soin de ne leur donner en général que des objets qui pouvaient leur être utiles, comme des couteaux, des ciseaux, des aiguilles, des clous, du bois, et divers outils. Leur langage, autant que nous pûmes en juger était le même que celui des Esquimaux du nord-est de la baie de Baffin. Ils donnèrent le nom d'*oumingmack* au bœuf-musqué, et en 1818 ces autres Esquimaux avaient dit à Sackhouse, notre interprète, qu'il se trouvait dans leur pays un grand animal auquel ils donnèrent le nom d'*oumimak*. Ils le représentèrent comme ayant une corne sur le dos, ce qui serait fort extraordinaire, mais il est probable qu'ils voulaient désigner une bosse. Il paraît certain que toutes les peuplades d'Esquimaux répandues dans le nord de l'Amérique, dans le Groënland et dans les îles adjacentes, sont la même race, ce qui est confirmé par la ressemblance de leur costume, de leur langage, de leurs mœurs et de leur manière de vivre. La plus jeune des quatre femmes que nous vîmes n'était pas tatouée comme les autres, ce qui nous fit juger que cette décoration barbare n'appartenait qu'à celles qui étaient mariées. Elle consistait en deux lignes courbes partant de l'angle extérieur des yeux, et descendant à la lèvre su-

longitude est, suivant les chronomètres, 58° 28′. 33″, et la variation de l'aiguille aimantée y était de 80° 56′ 17″ à l'ouest : le temps ne nous permit pas de faire la reconnaissance complète de ce beau bras de mer. En le traversant d'un côté à l'autre, l'eau était partout si profonde même près des côtes, que nous n'y trouvâmes aucun ancrage. La profondeur vers le milieu était de cent cinquante à deux cents brasses, et nous n'aperçûmes nulle part ni rocs, ni danger d'aucune espèce.

---

périeure. Le menton, de même que la lèvre inférieure, était aussi tatoué de lignes droites qui descendaient depuis la bouche. Quoiqu'il soit probable qu'ils tirent de la mer leur principale subsistance, il paraît qu'ils tuent aussi quelquefois des animaux terrestres, car on leur vit une peau de renne, et ils firent entendre qu'il avait été tué d'un coup de flèche, en montrant le trou que cet instrument avait fait dans la peau. FISHER.

CHAPITRE XIII.

Continuation de la reconnaissance de la côte occidentale de la baie de Baffin. — Grand bras de mer situé au sud du cap Kater. — Les glaces empêchent d'avancer davantage au sud. — Efforts infructueux pour forcer cette barrière. — Les bâtimens font voile pour l'Angleterre. — Observations sur la marche à suivre pour chercher un passage de l'Océan Atlantique, dans la mer Pacifique. — Utilité des derniers voyages de découvertes, pour la pêche de la baleine. — Remarques sur cette pêche. — Séparation des deux navires. — Tempête. — Arrivée en Angleterre.

Nous partîmes de la rivière de Clyde, le 8 septembre à six heures du soir; mais le vent nous étant contraire, nous fîmes peu de progrès vers le sud. Le lendemain, nous nous arrêtâmes à sept heures du soir près du cap Kater, tant pour attendre le *Griper*, que dans l'intention de reconnaître le jour suivant un grand bras de mer situé au sud de ce cap. Nous y entrâmes

dans la matinée du dix, et nous le trouvâmes tellement rempli d'îles, et s'avançant dans les terres par tant d'ouvertures différentes, qu'il faudrait un temps considérable pour en faire une reconnaissance exacte. Vers midi, un brouillard qui couvrait l'horizon du côté de l'ouest, s'étant dissipé, nous vîmes la terre presque tout autour, ce qui formerait une grande baie de ce magnifique bras de mer, dont l'entrée n'a pas moins de quinze lieues de largeur. Cependant, nous en étions trop éloignés pour pouvoir résoudre cette question d'une manière certaine, et je suis très-porté à croire qu'on y trouverait quelque passage conduisant dans la mer Polaire. Un vent très-fort soufflant à l'ouest, et le désir que j'avais de faire la reconnaissance de cette côte dans une latitude plus méridionale, et surtout dans les environs du détroit de Cumberland, m'empêchèrent d'y pénétrer plus avant.

Le 11, à la pointe du jour, nous voguions à toutes voiles vers le sud-est, mais nous eûmes bientôt le désagrément de voir un corps compact de glaçons nous barrer le chemin du côté du sud. Depuis ce jour jusqu'au 26, nous passâmes le temps en efforts infructueux pour forcer cette barrière; plusieurs fois nous nous trouvâmes enfermés dans des glaces nouvellement formées, dont nous ne nous dégagions qu'avec peine, et nous fûmes même souvent

forcés de perdre la terre de vue. Enfin je fus obligé de conclure que la saison était trop avancée, et l'état des glaces trop défavorable pour que nous pussions continuer la reconnaissance de la côte, et en conséquence je résolus de faire voile sans plus de délai pour l'Angleterre.

Avant de dire définitivement adieu aux glaces, je ferai quelques observations sur la probabilité de l'existence d'un passage au nord-ouest conduisant dans la mer Pacifique, et sur la possibilité d'y pénétrer par cette voie. Si l'on veut examiner la carte des mers polaires, et prendre en considération nos dernières découvertes, ainsi que celles de Cook et de Mackenzie, il sera difficile de conserver le moindre doute sur un passage conduisant au détroit de Behring. En découvrant un passage qui mène de la baie de Baffin dans la mer Polaire, et d'îles nombreuses qui parsèment cette mer, nous avons d'une part ajouté un anneau à la chaîne de preuves d'après lesquelles nos géographes ont pris sur eux depuis long-temps de marquer sur leurs cartes les côtes septentrionales de l'Amérique par une ligne de points, depuis le cap des glaces jusqu'aux rivières de Mackenzie et de Hearne, et de là jusqu'à la partie connue de ces côtes au nord de la baie d'Hudson, dans le voisinage de la rivière de Wager; et de l'autre part, nous avons donné un poids considérable

à la probabilité de pouvoir passer de l'océan Atlantique dans la mer Pacifique, entreprise qui, depuis trois siècles, a fixé l'attention de toutes les puissances maritimes de l'Europe.

Le succès qui avait couronné nos efforts pendant l'été de 1819, après que nous eûmes traversé le détroit de Lancaster, était de nature à inspirer, même à ceux de nous les moins susceptibles d'enthousiasme, l'espoir raisonnable de réussir complétement dans notre entreprise, avant la fin de l'été suivant. Mais en nous livrant à cette espérance, nous n'avions pas bien calculé la rigueur du climat contre lequel nous avions à lutter, ni la brièveté du temps pendant lequel il est possible de naviguer dans cette partie de la mer Polaire, et qui n'excède pas sept semaines. Quoiqu'il faille convenir qu'il existe, vers l'extrémité sud-ouest de l'île Melville, quelque chose d'extrêmement défavorable à la navigation, il n'en est pas moins certain que les obstacles que les glaces nous opposèrent, tant par leur épaisseur, que par leur étendue, augmentèrent en général, à mesure que nous avancions vers l'ouest, après être sortis du détroit de Barrow. Peut-être aurions-nous pu raisonnablement le prévoir, parce que le voisinage d'une mer toujours ouverte est de toutes les circonstances celle qui tend le plus à tempérer la rigueur des régions polaires, sous quelque

latitude que ce soit. C'est pour cette raison que je m'attendrai toujours à trouver les obstacles les plus sérieux à peu près à mi-chemin entre l'océan Atlantique et la mer Pacifique. Une fois cette barrière passée, j'espérerais avec la même confiance, voir les difficultés s'aplanir à mesure qu'on avancerait vers cette mer; d'autant plus qu'on sait parfaitement que la température, sous quelque latitude que ce soit de ce côté de l'Amérique, est, n'importe quelle en soit la cause, plus tempérée de plusieurs degrés, que celle de la côte orientale.

Mais, quoiqu'il soit évident que la température du climat dépend, non pas seulement de la latitude, mais encore d'autres circonstances, et principalement peut-être de celles de localité dont je viens de parler, cependant il est à peine permis de douter que sous quelque méridien que ce soit au nord de l'Amérique, par exemple sous le 114eme de longitude occidentale au delà duquel nous ne pûmes avancer, le climat se trouvera en général plus doux, et la saison navigable se prolongera davantage sous le 69eme degré de latitude, que sous le 75eme, près duquel nous passâmes l'hiver. Pour cette raison, il serait peut-être à désirer que tout vaisseau cherchant à pénétrer par cette route dans la mer Pacifique, côtoyât, autant que possible, les rives septentrionales de l'Amérique,

et plus ces rives se trouveraient éloignées du pôle, plus il y aurait de probabilité de réussir.

Notre expérience a, je crois, clairement démontré que la navigation dans les mers polaires ne peut jamais avoir lieu avec quelque degré de certitude, sans une continuité de terre. Ce ne fut qu'en profitant de toutes les ouvertures que nous trouvions de temps en temps entre les côtes et les glaces, que nous fîmes nos derniers progrès à l'ouest, et si la terre eût continué dans la même direction, il n'y a nul doute que nous n'eussions continué à avancer, quoique lentement, vers le but de notre voyage. A cet égard donc, comme sous le rapport d'un climat qu'on doit espérer moins rigoureux, il y aurait un avantage manifeste à faire cette tentative le long des côtes de l'Amérique, où nous sommes sûrs que la terre ne nous manquera pas. La probabilité d'y trouver de temps en temps du bois, du gibier et des plantes antiscorbutiques, la chance de pouvoir faire passer des nouvelles par le moyen des naturels du pays, la plus grande facilité de sauver la vie des équipages, en cas qu'il arrivât aux vaisseaux des accidens sérieux et irréparables, sont aussi des considérations importantes qui militent en faveur de ce plan. Si la mer sur les côtes de l'Amérique se trouve modérément profonde, si cette profondeur diminue en approchant du rivage, (et

d'après le caractère géologique des parties connues du continent en descendant vers le sud, et des îles Georgiennes en remontant vers le nord, on a lieu de croire que tel serait l'état des choses jusqu'à une distance considérable à l'ouest,) la navigation en deviendrait beaucoup plus facile, parce que les plus grosses masses de glace venant échouer à peu de distance du rivage, laissent entre elles et la terre une eau assez profonde pour que les vaisseaux puissent y trouver un abri contre les énormes glaçons qui s'avancent vers les côtes. Plus loin à l'ouest où l'on doit s'attendre à trouver la formation primitive, et peut-être une continuation des montagnes de roc, on aurait probablement à côtoyer des rives escarpées et perpendiculaires, ce que nous avons toujours reconnu comme exposant la navigation à une foule d'incertitudes et de dangers.

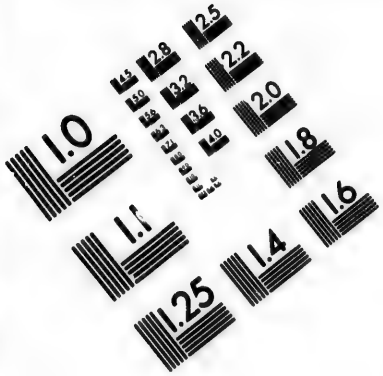
La question qui s'élève naturellement ensuite, est de savoir quels sont les moyens les plus probables de gagner les côtes d'Amérique, de manière à pouvoir en suivre le rivage. A cet égard, il serait à désirer qu'on pût trouver un passage conduisant de l'océan Atlantique dans la mer Polaire, sous une latitude aussi voisine que possible de celle sous laquelle on suppose les côtes septentrionales de l'Amérique. Or, comme on ne connaît aucun passage de cette nature

dans la baie de Baffin, vers les 69eme et 70eme degrés de latitude, on pourrait peut-être faire cette tentative avec plus d'espoir de succès, sous une latitude encore plus méridionale; d'autant plus qu'il existe une partie considérable de côtes, où l'on peut raisonnablement espérer de trouver la communication désirée, et qui n'a pas encore été reconnue. Le détroit de Cumberland, le passage nommé le Welcome de sir Thomas Rowe, situé entre l'île de Sonthampton et la côte de l'Amérique, et la baie de Répulse, paraissent-être les points qui méritent le plus d'attention. Et attendu l'état d'incertitude dans lequel nous ont laissés les tentatives des précédens navigateurs, à l'égard de l'étendue et de la direction de ces divers bras de mer, on peut raisonnablement se flatter que l'un d'eux, et peut-être même que tous trois, offrent un passage navigable pour entrer dans la mer Polaire.

On connaît si peu les rives septentrionales du détroit d'Hudson, qui, d'après les meilleurs renseignemens, paraissent principalement formées par des îles, qu'on peut regarder la géographie de cette partie du monde comme étant encore entièrement incertaine. Une expédition chargée d'en faire la reconnaissance, se trouverait donc bientôt dans des parages entièrement inconnus, et dans lesquels, d'après l'inspection de la carte, dans son état actuel, il paraît cer-

tainement y avoir plus qu'une chance égale de découvrir le passage désiré. On doit pourtant convenir qu'on ne peut former à cet égard que des conjectures. La découverte d'une autre entrée dans la mer Polaire, au sud du détroit de sir James Lancaster est une nouvelle entreprise à commencer; il ne faut donc pas regarder comme certain qu'on trouvera un passage dont l'existence est encore aussi douteuse aujourd'hui qu'elle l'était il y a deux cents ans.

On peut avoir remarq , dans le cours de la relation qui précède, que les vents du nord et du nord-ouest produisaient toujours le double effet d'écarter les glaces des côtes méridionales des îles Géorgiennes du nord, et de nous amener un beau temps, ce qui est essentiellement nécessaire pour faire des découvertes, dans une pareille navigation. Cette circonstance jointe à ce que nous n'employâmes que six jours pour retourner du hâvre d'hiver à l'entrée du détroit de sir James Lancaster, tandis qu'il nous avait fallu cinq semaines, en venant pour parcourir la même distance, semble un motif raisonnable de conclure qu'une tentative pour effectuer le passage d'une mer à l'autre, pourrait se faire avec plus d'espoir de succès en partant du détroit de Behring, au lieu de partir du côté de la baie de Baffin. Il existe pourtant des circonstances qui, selon moi, rendent cette en-



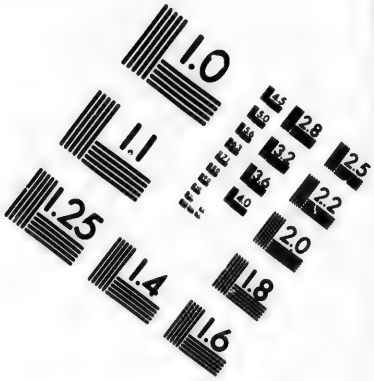
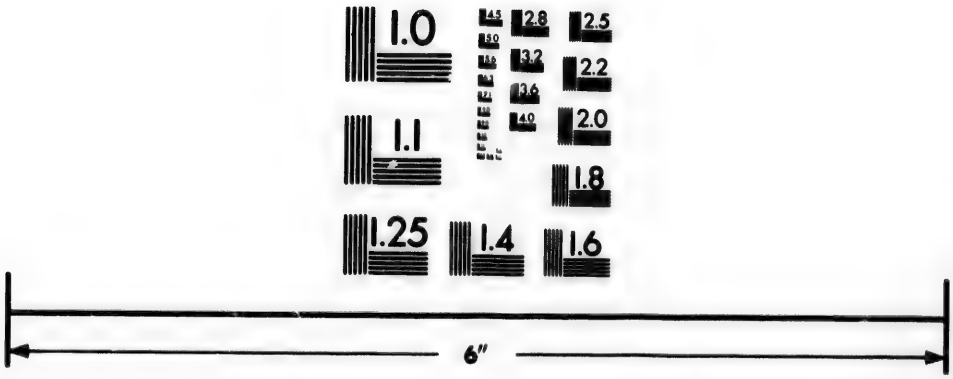


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

2.8
2.5
3.2
2.2
3.6
2.0
4.0
1.8
1.1
1.0

treprise impraticable, du moins pour des navires anglais. La principale, est la longueur du voyage qu'il faudrait commencer par faire, avant d'arriver au point d'où il s'agirait de partir. Après une telle course, en admettant qu'un vaisseau n'ait souffert aucune avarie sérieuse, la partie la plus importante de ses ressources, c'est-à-dire ses vivres et ses combustibles, seraient considérablement diminués, et cela sans espoir de pouvoir renouveler ses approvisionnemens en quantité suffisante.

Il ne faut pas non plus oublier combien pourrait-être nuisible à la santé de l'équipage un changement de température si soudain et si extrême, que celui qu'on éprouverait en quittant tout à coup le soleil brûlant de la zone torride pour subir le froid d'un long hiver, sur les côtes septentrionales de l'Amérique. Je pense donc, au total, que toute expédition équipée dans cette vue par la Grande-Bretagne, aura toujours plus d'avantage à diriger tous ses efforts pour pénétrer dans la mer Polaire du côté de l'est de l'Amérique, le long de ses côtes septentrionales.

Quel que soit le résultat des tentatives qui pourront encore avoir lieu pour décider cette grande question géographique, l'expérience a prouvé qu'indépendamment des services que rendent aux sciences de telles entreprises, celles

qui ont déjà été faites n'ont pas été tout-à-fait sans utilité pour le commerce. Avant l'expédition de 1818, la pêche de la baleine, dans la mer de Baffin, se bornait aux côtes orientales du Groënland, où l'on avait trouvé, jusqu'à ces dernier temps, ces cétacés en assez grand nombre pour fournir de l'occupation aux bâtimens nombreux employés tous les ans à ce commerce. Cependant depuis quelques années, il devenait plus difficile de s'y procurer la même quantité de baleines; la guerre qui leur était déclarée dans ces parages, les avait éloignées des baies situées au nord-est et au sud-est, ainsi que de toutes les parties méridionales des côtes du Groënland, pour se réfugier au nord et à l'ouest dans la mer de Baffin, où elles n'avaient encore été que peu inquiétées. Aussi se plaignait-on généralement que la pêche dans ces parages fût presque épuisée. Plus de quarante bâtimens pêcheurs suivirent l'expédition de 1818, remontèrent la côte du Groënland presque jusqu'au 76e degré de latitude, et y trouvèrent des baleines en assez grande quantité pour les récompenser amplement des efforts et des travaux qu'il leur en avait coûté pour vaincre les obstacles que les glaces leur opposaient. Animés par ce succès, et sachant que nous avions ensuite passé sans trop de difficulté sur la côte occidentale de la baie de Baffin, ils commencèrent à étendre leurs vues au delà

de ce qu'ils avaient considéré jusqu'alors comme les dernières limites de leurs entreprises; en conséquence, ils réussirent, en 1819, à traverser la barrière de glaces qui occupe le centre de la baie, et se montrèrent, pour la première fois, dans le détroit de sir James Lancaster, et dans plusieurs autres des golfes et bras de mer qui se trouvent sur cette côte. Dans le cours de cette année, il n'y eut pas moins de quatorze bâtimens qui firent naufrage dans les glaces, mais heureusement il ne périt qu'un ou deux hommes de tous leurs équipages. Nos pêcheurs ne se laissèrent pourtant pas décourager par ces désastres, et leur esprit entreprenant les porta de nouveau, en 1820, à parcourir les côtes occidentale et septentrionale de la baie, pour y poursuivre les baleines. Le succès couronna tellement leurs efforts, qu'à peine existe-t-il dans cette vaste baie un seul endroit qui ne les ait vus dans le cours de cette saison. M. Bell, montant l'*Amitié*, de Hull, et un ou deux autres bâtimens, remontèrent jusqu'au point le plus septentrional de la baie, entrèrent dans celle de Whale, et pénétrèrent jusqu'à l'entrée de celle de sir Thomas Smith, ce qui n'avait jamais été fait depuis que Baffin les avait découvertes, il y a plus de deux cents ans. On a vu, dans la relation qui précède, à quelle hauteur nous rencontrâmes plusieurs de ces bâtimens sur la côte

occidentale, à notre retour de la baie de Lancaster, dans l'automne de 1820, et le succès qu'ils obtinrent en cette occasion fut tel qu'on n'en avait jamais eu de semblable dans le détroit de Davis.

C'est ainsi qu'un vaste champ s'est nouvellement ouvert à une des branches les plus lucratives de notre commerce, et ce qui n'est guère moins important, c'est qu'il forme, en même temps, l'école et la pépinière des marins anglais. Rien ne peut égaler la hardiesse et l'esprit entreprenant que déploient nos pêcheurs dans la poursuite de la baleine. A quelque heure du jour ou de la nuit que celui qui est de garde dans le nid de corbeau, annonce une baleine, ils se jettent à l'instant dans les barques, souvent tenant leurs habits à la main, et se mettent à la poursuivre avec une ardeur qu'on trouve à peine sur les flottes les mieux disciplinées, passant ainsi des heures, et quelquefois des journées entières, sans songer au froid, à l'humidité ni à la faim; et ce n'est pas seulement quand il s'agit de leur intérêt qu'ils déploient cette activité. Lors de notre voyage, en 1818, il arriva qu'en tâchant de passer entre la terre et un corps de glaces qui s'approchait rapidement du rivage, l'*Alexandre*, dont j'avais alors le commandement, toucha dans le moment critique où il fallait s'avancer dans le passage étroit et dange-

reux. Nous éprouvions alors un calme, et nos barques mises en mer pour remorquer, ne pouvaient nous faire avancer assez promptement pour nous tirer de cette situation périlleuse, de sorte que nous ne devions nous attendre à rien de moins qu'un naufrage. Heureusement plusieurs bâtimens pêcheurs nous suivaient. Voyant le danger que nous courions, et l'impossibilité où nous étions de nous en tirer, par nos seuls efforts, ils accoururent à notre secours, sans nous donner le temps de le leur demander. Quatorze de leurs barques, dont plusieurs montées par les maîtres eux-mêmes, vinrent travailler à nous remorquer, et leurs efforts réunis sauvèrent l'*Alexandre* qui, une minute plus tard, aurait été victime de la catastrophe que nous avions à craindre.

L'ouverture d'une nouvelle pêcherie de bâleines sur la côte occidentale de la baie de Baffin, événement qui forme une époque importante dans ce genre de commerce, et dont l'Angleterre est redevable au voyage fait en 1818 sous les ordres du capitaine Ross, obligera peut-être nos bâtimens pêcheurs à changer quelque chose au système qu'ils avaient adopté pour leurs visites annuelles dans les régions polaires. Un grand nombre de ceux qui étaient destinés pour le détroit de Davis, sont dans l'usage de passer la première partie de la saison dans ce qu'ils

appellent « le sud-ouest », c'est-à-dire, dans la partie de la mer située immédiatement à l'est de l'île de la Résolution, et dans les environs. Ils arrivent souvent dans ces parages dès le 1er d'avril, quand les nuits sont longues, le temps froid et rigoureux, et que les vagues de la mer Atlantique battent sur eux, ce qui rend peut-être cette station la plus pénible de toutes celles que fréquentent nos pêcheurs. Ils approchent de cette côte autant que les glaces le leur permettent, et y restent en général jusqu'à la première ou la seconde semaine de juin, non sans que leurs navires éprouvent bien des avaries, et que leurs équipages aient à subir les plus grandes fatigues; encore est-il bien rare que le succès les en dédommage. Ils remontent ensuite le long des côtes du Groënland, et y poursuivent leurs travaux de la manière accoutumée. Je ne puis m'empêcher de croire qu'on pourrait à présent se dispenser de cette pêche « au sud-ouest »; les armateurs y gagneraient les gages des équipages pendant les mois d'avril, de mai et de juin, et les provisions consommées pendant cet espace de temps, ou pourraient employer leurs bâtimens d'une manière plus utile. En entrant dans le détroit de Davis, seulement dans la première semaine de juillet, je suis convaincu qu'un navire peut se procurer une bonne cargaison de baleines avant la fin de la saison

sans s'exposer à la moitié des risques et des fatigues qui sont inévitables, quand on navigue dans cette mer à une époque moins avancée. En agissant ainsi, un bâtiment peut atteindre le 73e ou le 74e degré de latitude vers le 20 ou le 3 de juillet, sans que les glaces lui opposent de grands obstacles. Il est vrai qu'il est plus que probable que, pendant tout ce temps, il ne verra pas une seule baleine, quand même il côtoierait sans cesse le bord oriental des glaces. Mais, sans se décourager par cette circonstance, qu'il entre hardiment dans les glaces, aux environs du 73e degré de latitude, à l'endroit qui paraîtra offrir plus de facilité pour gagner la côte occidentale. Il y a sans doute des risques à courir en adoptant cette mesure, mais il n'y pas plus de danger qu'à remonter au nord jusqu'à la baie du Prince-Régent, où, d'après la conformation des côtes, extrêmement favorable à l'accumulation des glaces, on doit toujours s'attendre à trouver des obstacles sérieux.

On peut employer huit ou quinze jours à traverser la barrière de glaces qui se trouve au centre de la baie de Baffin, et même jusqu'à trois semaines dans certaines saisons; tandis que dans d'autres, comme en 1820, on ne trouvera dans une haute latitude que des glaces détachées, au travers desquelles un vaisseau peut aisément se frayer un chemin. Mais une

fois ce passage effectué, je dois croire qu'il restera encore assez de temps pour faire une bonne pêche, si ce n'est dans des saisons très-défavorables, car nous avons l'expérience de trois années successives pour assurer qu'à cette époque on trouvera la mer découverte à l'ouest, et le nombre des baleines qu'on y voit fait présumer une pêche abondante, du moins pour bien des années. Il n'est pas nécessaire que les bâtimens se pressent de quitter cette côte avant la fin de septembre, ce mois étant le plus favorable à la navigation dans le détroit de Davis et dans la baie de Baffin, et par conséquent offrant plus de facilités et moins de risques pour la pêche des baleines. La crainte que quelques armateurs semblent avoir conçue que leurs bâtimens ne se trouvent retenus par les glaces et ne puissent effectuer leur retour est sans fondement, autant que j'ai eu occasion d'en juger, à moins qu'ils n'y restent beaucoup plus tard que l'époque que je viens d'indiquer.

Le 27 septembre, nous fîmes voile au sud et à l'est, et nous ne rencontrâmes que deux ou trois montagnes de glace, et quelques glaces détachées, ce qui oblige pourtant à prendre quelques précautions, surtout quand la mer est houleuse, car alors il est difficile de distinguer une glace d'une vague. Aussi recommanderai-je

à tout bâtiment de mettre en panne pendant quelques heures toutes les nuits, jusqu'à ce qu'il soit à l'est du cap Farewell. Les pêcheurs ont remarqué qu'à leur retour, ils essuient ordinairement un coup de vent à la hauteur de ce cap, et j'ai fait la même observation les deux fois que je l'ai doublé à cette époque de l'année.

Le 2 octobre, un coup de vent nous sépara du *Griper*, et nous ne le revîmes plus qu'à notre arrivée en Angleterre. Dans l'après-midi du 16, nous essuyâmes une tempête assez forte qui causa beaucoup d'avaries dans nos agrès, et qui nous abattit le mât de beaupré, celui de misène et le grand mât de hune; mais, malgré l'agitation de la mer qui continua pendant deux jours, nous parvînmes à les remplacer par des mâts de rechange, et nous terminâmes notre voyage sans accident.

Le 29, nous vîmes Bucharess, et le lendemain le vent ayant passé au sud, je débarquai à Péterhead avec le capitaine Sabine et M. Hooper, ayant d'abord, conformément aux ordres que j'avais reçus de l'amirauté, demandé à tous ceux qui composaient l'équipage, les journaux, cartes et dessins qui pouvaient être en leur possession, et je chargeai le lieutenant Beechey de se rendre à Leith le plus promptement possible. Je laissai M. Hooper à Péterhead, pour qu'il fît rapport de l'arrivée de l'*Hécla* au contre-

amiral Otway, commandant en ce port, et qu'il fît distribuer à l'équipage de la viande fraîche et des légumes. Le capitaine Sabine et moi nous partîmes ensuite pour Londres, où nous arrivâmes le 5 novembre dans la matinée. Le *Griper* arriva aux îles Shetland le 1er novembre, et l'*Hécla* à Leith le 3 du même mois. Les deux vaisseaux entrèrent dans la Tamise vers la mi-novembre, et les équipages furent payés et congédiés à Deptfort le 21 du mois suivant.

Je dois ajouter, en finissant, que j'eus la satisfaction de voir rentrer en Angleterre, à un seul homme près, les équipages des deux bâtimens, en aussi bonne santé qu'ils en étaient partis, après une absence de près de dix-huit mois.

Deux cartes accompagnent cette relation : l'une offre les régions arctiques avec la route de l'*Hécla* et du *Griper;* l'autre présente les découvertes faites pendant l'expédition, depuis le détroit de Lancaster jusqu'à l'extrémité ouest de l'île Melville; les côtes, les baies, les ouvertures, qui n'ont été vues qu'en passant, et dont il n'a pas toujours été fait mention dans le cours de la relation, pour n'en pas interrompre la rapidité, y sont indiquées avec exactitude, et avec les noms qui leur ont été donnés.

APPENDIX.

AVIS DU TRADUCTEUR.

On a vu, dans la relation du voyage qui précède, que l'établissement d'un journal fut un des moyens qu'imagina le capitaine Parry pour faire supporter plus patiemment à son équipage l'ennui d'une longue détention dans les glaces du nord. Le capitaine Sabine en devint l'éditeur. Il publia une espèce de prospectus dans lequel il invita tous les officiers des deux vaisseaux à contribuer au soutien de ce journal en lui envoyant des articles à y insérer. Il recommanda de les signer d'un nom fictif, et d'en déguiser l'écriture, afin que si quelques-uns d'entre eux ne pouvaient y être admis, l'amour-propre des auteurs n'en pût être blessé. Une espèce de tronc fut attaché au cabestan de l'*Hécla* pour les recevoir. Cette gazette parut tous les lundis, depuis le 1er novembre 1819, jusqu'au 20 mars 1820, ce qui forma vingt-un numéros. Nous croyons qu'il suffit d'en placer un sous les yeux de nos lecteurs, pour les mettre à portée de juger de l'esprit qui présidait à la rédaction de cette feuille.

GAZETTE

DE LA GEORGIE DU NORD.

ET CHRONIQUE D'HIVER.

Nous éprouvons beaucoup de plaisir à pouvoir commencer nos fonctions d'éditeur par des remercîmens de l'intérêt avec lequel nos propositions, pour l'établissement de cette feuille, ont été accueillies. Nous n'avions annoncé notre premier numéro que comme une épreuve, mais le nombre de collaborateurs habiles que nous avons trouvés, nous porte à dire aujourd'hui que l'épreuve a réussi, et qu'on peut compter sur la continuation de cette feuille périodique. Nous allons, sans autre préambule, mettre sous les yeux de nos lecteurs ce qui s'est trouvé la semaine dernière dans la boîte de l'éditeur.

A L'ÉDITEUR DE LA CHRONIQUE D'HIVER.

Monsieur l'éditeur. C'est avec un véritable plaisir que j'ai vu circuler parmi nous vos propositions pour l'établissement d'un journal. Je suis convaincu que cette feuille, soumise à votre censure, nous procurera beaucoup d'amusement, et contribuera à soulager l'ennui de nos cent jours de ténèbres.

L'intérêt que je prends à votre plan m'a fait examiner avec attention l'effet qu'il produisait dans la société, et je puis vous assurer, pour emprunter les expressions des journaux de Londres, « qu'il a produit une grande sensation dans l'esprit public. »

Le lendemain du jour où votre prospectus a paru, il y a eu une demande d'encre plus considérable qu'on

n'en avait encore vu pendant tout notre voyage. Le tapis vert des tables sur lesquelles nous dînons, a été couvert d'une immense quantité de rognures de plumes, au grand détriment d'un de nos domestiques qui, en voulant les secouer, s'en est enfoncé une sous l'ongle. Enfin je sais de bonne part que le sergent Martin n'a pas eu moins de neuf canifs à aiguiser.

On a remarqué que nos tables gémissent sous le poids de pupitres à écrire qui n'avaient pas vu le jour depuis plusieurs mois, et l'on sait qu'on a ouvert la cale plusieurs fois depuis peu, pour en tirer plusieurs mains de papier qui ne s'attendaient pas à en sortir sitôt.

Des renseignemens secrets que je me suis procurés, il résulte qu'il n'existe pas moins de sept articles destinés à votre feuille, fermentant en ce moment dans la tête d'autant de jeunes auteurs. Je pourrais même vous en indiquer d'avance le sujet, mais comme ils paraîtront sans doute dans votre journal, je n'en dirai pas davantage en ce moment.

Quant à moi, M. l'éditeur, j'ai une si haute idée de votre plan, que je suis décidé, à moins que vous n'y mettiez votre véto absolu, à faire une copie complète de chacun des numéros à mesure qu'ils paraîtront, car j'espère que non-seulement ils pourront contribuer à notre amusement au milieu des glaces, mais que nous les relirons encore avec plaisir, au coin du feu, dans notre vieille Angleterre, à nos parens et à nos amis.

Je suis, M. l'éditeur, votre dévoué PHILO-COMUS.

P. S. J'oubliais de vous dire que j'ai quelques raisons pour supçonner qu'on glissera dans votre boîte quelques articles qui ne sont pas tout-à-fait originaux, et qui par conséquent ne conviendraient pas à votre plan.

On a vu hier soir un auteur penché sur son pupitre, tenant d'une main un volume du *Spectateur*, tandis que de l'autre il faisait dégeler son encre à la chaleur d'une lampe. Tenez-vous en garde contre de pareilles ruses, car il ne faut pas que nous voyions dans la chronique d'hiver, ce que nos bisaïeux lisaient en déjeunant il y a plus d'un siècle.

POUR LA CHRONIQUE D'HIVER.

Les voyages du célèbre Baron Munchausen, que je me souviens d'avoir lu quand j'étais enfant, fournissent de fortes preuves des effets très-singuliers qui résultent du froid extrême, et comme il est probable que nous aurons à souffrir un degré de froid encore plus rigoureux que celui qu'éprouva cet illustre personnage, je crois que toute idée pouvant contribuer au bien général ou particulier de nos compagnons, doit être libéralement communiquée au public, au lieu d'être mise en réserve pour soi-même, par l'égoïsme.

Lorsque le froid aura épuisé tous ses phénomènes ordinaires; comme de coller aux lèvres la bouteille d'eau-de-vie, de geler l'eau dans la bouilloire sur le feu, de convertir les soupirs en neige et les pleurs en petits glaçons, n'est-il pas possible qu'il agisse sur la température du corps humain, de manière à en déranger l'économie intérieure; qu'il force le sang à parcourir les veines et les artères sous la forme de grêle ou de pois qui, tombant l'un après l'autre dans les cavités du cœur, en seront ensuite chassés comme les balles sortent d'un fusil? Or quand les choses en seront arrivées à ce point, il y a dans le cœur de bien des jeunes gens quelque chose nommé « amour » qui quoique naturellement

fort chaud, doit enfin succomber sous l'influence frigorifique. Qu'en résultera-t-il alors? Nous savons que, même sous le climat comparativement chaud de la Russie, certaines liqueurs se gèlent à un tel degré, que toute leur force se trouve concentrée dans peut-être la cinq centième partie de l'espace qu'elles occupaient originairement. Or s'il en arrivait autant à l'amour, dans quelle déplorable situation se trouveraient réduites les infortunées victimes de cette passion! Chaque respiration en introduisant dans le corps un nouveau degré de froid, augmentera la force de la concentration, ce qui finira par occasionner une explosion semblable à celle d'une mine ou d'un volcan. Songez-y bien, jeunes gens dont la sensibilité a pu vous faire concevoir de l'amour; déracinez-le de votre cœur avant cette funeste catastrophe, et mettez en réserve cette douce illusion pour y avoir recours dans des contrées plus tempérées. Si vous suivez cet avis, quand vous verrez dans un autre les symptômes effrayans que je viens de vous décrire, vous bénirez votre ami, L'ENGELÉ.

MISÈRES ARCTIQUES.

Sortir le matin pour faire une promenade, et en mettant le pied hors du vaisseau, prendre un bain froid dans le trou du cuisinier (1).

Faire une partie de chasse, approcher d'un beau renne, et en essayant de faire feu, reconnaître que l'amorce ne peut prendre attendu l'humidité.

Partir pour une excursion avec un morceau de pain tendre dans sa poche, et quand l'appétit se fait sentir,

(1) Trou creusé dans la glace pour y faire dessaler les viandes.

le trouver tellement gelé qu'il est impossible de le briser avec les dents.

Quitter la table en apprenant qu'un loup se montre près du vaisseau, et en y revenant, trouver que son dîner a été mangé par le chat.

Revenir à bord après une promenade en se livrant à ses réflexions, et être dérangé dans ses méditations par les embrassemens d'un ours.

Se mettre à table dans l'espoir de faire un bon déjeuner, et reconnaître qu'on a versé, par erreur, de l'eau salée dans la théière. COMICAL.

NOUVELLES POLITIQUES.

Hostilités dans le Nord.

Le général l'Englaçant continue le siége du fort Nature avec toutes les démonstrations de la plus grande vigueur. Il a porté ses approches jusqu'aux pieds du glacis, et quelques ouvrages à cornes, qu'il couvrait, ont été détruits. Mais les défenses de la place sont encore si nombreuses qu'on regarde comme impossible qu'il y fasse une brêche, et elle est trop bien approvisionnée pour qu'il puisse la prendre par famine.

Les assiégés ont fait plusieurs sorties; ils ont pris des corps tout entiers de troupes ennemies, et ce qui échappe au fer devient la proie des flammes (1). Les boulets rouges inquiètent sans cesse les avant postes du général (2) qui, de son côté, fait tous les jours de nouvelles attaques, mais sans plus de succès, quoiqu'il ait plus d'une fois

(1) Allusion à la neige qu'on faisait fondre dans des chaudières pour se procurer de l'eau.

(2) C'était par le moyen de boulets rouges qu'on échauffait les chambres des officiers.

surpris les assiégés dans leur lit. Il paraît qu'il a recours au stratagème pour s'insinuer dans la place, car on a découvert plusieurs de ses soldats cachés dans les tonneaux à eau, et ils y sont encore détenus prisonniers.

Le général l'Englaçant est surtout remarquable par le sang-froid, et il imprime par-là, à ses troupes, une fermeté inébranlable. Une charge à l'arme blanche ne peut les faire reculer, mais elles ne soutiennent pas de même un feu vif et soutenu. On espère que son armée sera entièrement détruite dans les premiers jours de l'été. PHILO-CALORIQUE.

THÉATRE ROYAL DE LA GEORGIE DU NORD.

Le public est respectueusement informé, que ce théâtre fera son ouverture le vendredi 5 novembre 1819, par la première représentation, à ce théâtre, de

MISS IN HER TEENS. (*La fille entre douze et vingt ans.*)

Comédie par Garrick.

PERSONNAGES.

Sir Simon Loveit.	*M. Nias.*
Le capitaine Flash.	*M. Bushnan.*
Jasper.	*M. Hoppner.*
Le capitaine Loveit.	*M. Griffiths.*
Fribble.	*M. Parry.*
Puff.	*M. Wakeham.*
Femmes.	
Miss Biddy.	*M. Beechey.*
Sa tante.	*M. Beverly.*
Tag.	*M. Hooper.*

Entre les actes, différentes chansons par MM. Skene, Palmer et Bushnan.

Les portes s'ouvriront à six heures et demie, et le spectacle commencera à sept heures précises.

AFFICHES, ANNONCES ET AVIS DIVERS.

On désire trouver une femme de moyen âge, et de bonne réputation, pour aider les actrices à faire leur toilette. On lui donnera un salaire convenable; et elle aura du thé et de la petite bière. S'adresser au comité du spectacle. — *N. B.* Une veuve aura la préférence (1).

A vendre au plus offrant et dernier enchérisseur, par le ministère de Simon Ladjugeur, plusieurs balles de nankin appartenant à un particulier qui compte faire un voyage dans la mer Pacifique en septembre prochain. — *N. B.* On prendrait volontiers en paiement, pour partie du prix, des flanelles et des fourrures.

NAISSANCES.

Dimanche dernier lady Souris est accouchée de deux jumeaux, garçon et fille, dans son hôtel, rue de la Cuisine. Tout surprenant que ce fait paraîtra, il n'est pas moins certain que les deux enfans marchaient à l'instant de leur naissance, faculté prématurée qui fut cause d'un grand malheur. Le garçon étant à courir dans l'appartement, un domestique en ouvrant brusquement une

---

(1) *Dans le numéro du 20 décembre, on trouve la réponse suivante :*

Au directeur et au comité du théâtre royal de la Géorgie du Nord.

Messieurs, je suis veuve, j'ai vingt-six ans, et je puis produire des témoignages irrécusables en faveur de mes mœurs et de mes talens. Mais avant de me charger de la toilette des actrices de votre spectacle, je désire savoir si elles sont dans

porte, le froissa si cruellement, qu'il en mourut sur-le-champ. Lady souris et sa fille sont en parfaite santé.

NECROLOGIE.

Lundi dernier, entre six et sept heures du matin, mourut à la fleur de son âge, miss Mouette, jeune personne douée de talens extraordinaires qui promettait beaucoup. Elle était descendue d'une ancienne famille du nord, et se disposait à faire un voyage en Angleterre avec sa sœur jumelle qu'elle laisse inconsolable de sa perte. On est convaincu que si elle fût arrivée dans ce pays, elle aurait obtenu une place distinguée dans le musée Britannique.

---

l'usage de garder leurs culottes, et si l'on peut me donner pour aides quelques vigoureux marins pour lacer et serrer leurs corsets. D'après cela, Messieurs, vous pouvez compter sur votre servante, ABIGAÏL BONNEMAIN.

P. S. Ne pourriez-vous substituer de l'eau-de-vie à la petite bière?

Dans le numéro du 27 du même mois, on lit la lettre qui suit :

A mistress Abigaïl Bonnemain.

Ma chère dame, le comité a reçu votre lettre, et désire infiniment s'assurer vos services. Il est fâché d'être obligé de vous dire que ses actrices prétendent ne pouvoir bien remplir leurs rôles, sans renoncer entièrement aux vêtemens de l'autre sexe. Le comité espère que cette raison ne vous empêchera pas d'accepter cette place. Il me charge de vous dire qu'il sera mis à votre disposition deux robustes matelots avec des merlins, des leviers et des câbles, et que la petite bière sera remplacée par de l'eau-de-vie, mais à condition que vous n'en donnerez pas une seule goutte aux actrices, attendu que cette indulgence pourrait, comme vous le sentez, avoir des suites fâcheuses pour le spectacle.

J'ai l'honneur d'être, ma chère dame, votre etc.

DELAPLUME, *secrétaire.*

TABLE DES CHAPITRES.

CHAP. Ier. *Départ d'Angleterre. — Terre engloutie de Buss. — Cap Farewell. — Glaces. — Obstacles qu'elles opposent aux deux vaisseaux. — Vaches marines ou morses. — Ours blanc. — Danger que court l'*Hécla. *— Traversée de la barrière de glaces. — Arrivée sur la côte occidentale de la baie de Baffin. — La mer s'y trouve libre. — Baleines. — Baie de la Possession. — Excursion à terre. — Caractère du pays.* 23

CHAP. II. *Entrée dans le détroit de Lancaster. — Les montagnes Croker qu'avait cru voir, en* 1818, *le capitaine Ross, n'existent point. — Forme singulière des rochers sur la côte septentrionale. — Baleines chantantes. — Entrée dans le détroit du Prince Régent sur la côte méridionale. — Irrégularité de l'aiguille aimantée. — Les boussoles ne peuvent plus servir. — Retour dans le détroit de Lancaster. — Narwhals. — Iles du prince Léopold. — Détroit de Barrow. — Canal de Wellington sur la côte septentrionale.* 49

CHAP. III. *Nouveaux obstacles que présen-*

tent les glaces. — Les côtes changent de nature. — Découverte de plusieurs îles —Descente sur celle de Byam-Martin.— On y trouve des restes de huttes d'Esquimaux. — Proximité du pôle magnétique. — La variation de l'aiguille aimantée passe de l'ouest à l'est. Singulière méthode adoptée pour gouverner les deux vaisseaux pendant un brouillard. — Débarquement sur l'île Griffiths. — Traces de rennes et de bœufs-musqués. — Récompense nationale de 5,000 livres sterling, due aux deux bâtimens, pour avoir atteint le 110e degré de longitude. — Descente dans l'île Melville. 65

CHAP. IV. *Navigation lente et pénible le long des côtes de l'île Melville. — Diverses excursions dans cette île. — Sept hommes de l'équipage du* Griper *y restent égarés pendant quatre-vingt-onze heures. — Lents progrès à l'ouest. — Dangers que courent les deux vaisseaux. — Impossibilité de tenir la mer plus longtemps. — Choix d'un hâvre pour y passer l'hiver. — On le nomme le hâvre d'hiver. — Canal de deux milles et un tiers, coupé dans la glace pour y faire entrer les deux vaisseaux.* 82

CHAP. V. *Hivernage des deux vaisseaux. — Mesures prises par le capitaine Parry*

*pour la sûreté des bâtimens, et pour la santé des équipages.—On couvre les deux navires. — La ration de pain est réduite aux deux tiers. — Etablissement à bord de l'*Hécla *d'un spectacle et d'un journal. — On construit sur le rivage un observatoire et une maison. — On tue trois rennes. — Accident causé par la gelée. — Effets produits par le froid sur les facultés intellectuelles. — Loup blanc. — Emigration des rennes. — Renard blanc. — Souris blanches.* 104

CHAP. VI. *Le soleil quitte l'horizon. — Ouverture du spectacle. — Canon de glace.*
65 *— Les étoiles visibles à midi. — Perte d'une grande partie du jus de citron et du vinaigre occasionnée par la gelée. — Détail des occupations de l'équipage pendant l'hiver. — Le passage du nord-ouest, comédie par le capitaine Parry. — Crépuscules. — Fête de Noël. — Accidens causés par la gelée, et moyens adoptés pour les prévenir. — Effets du vent sur la température de l'atmosphère.* 125

CHAP. VII. *Le canonnier de l'*Hécla *est attaqué du scorbut. — Le capitaine Parry fait pousser du cresson dans sa chambre.*
82 *— Effets du froid. — Parasélènes. — Aurores boréales — Combat d'un chien contre un loup. — Familiarité de deux*

chiens avec des louves. — Retour du soleil sur l'horizon. — Propagation du son par le froid. — Influence des couleurs sur la réflexion de la chaleur. — Jour le plus froid de l'hiver. — Incendie de la maison construite sur le rivage. — Accident causé par le froid en cette occasion. 144

CHAP. VIII. *Premières apparences de dégel. — Parhélies. — Clôture du théâtre. — Scorbut. — On coupe la glace autour des vaisseaux. — Réduction aux deux tiers de la ration journalière. — Retour des oiseaux, des rennes et des bœufs-musqués. — Maux d'yeux causés par la neige; moyens curatifs et préservatifs qu'on y oppose. — Légumes semés sur le rivage; ils ne réussissent pas. — Projet d'un voyage dans l'intérieur de l'île Melville. — Première pluie.* 163

CHAP. IX. *Excursion dans l'intérieur de l'île Melville. — Approvisionnemens pour ce voyage. — Marche vers le nord. — On arrive à la mer. — Ile Sabine. — Retour vers le sud par une autre route. — Montagne bleue. — La charrette se brise. — Baie de Bushnan. — Golfe de Liddon. — Richesse du sol en cet endroit. — Restes de huttes d'Esquimaux. — Montagne de la Table. — Retour aux vaisseaux.* 179

CHAP. X. *Etat des approvisionnemens des*

deux vaisseaux. — Les glaces commencent à fondre. — Mosquites. — Chasse. — On tue plusieurs rennes. — Récolte journalière d'une grande quantité d'oseille. — Fonte des neiges. — Os de baleine trouvés à un mille de la mer.—Mort d'un
144 *matelot de l'*Hécla. *— Les glaces continuent à se fondre lentement. — Bonne santé des deux équipages.—Les bâtimens sont dégagés des glaces. — Elles se retirent du hâvre d'hiver.* 200

Chap. XI. *Les deux vaisseaux s'avancent vers l'ouest.—Obstacles et dangers qu'ils rencontrent. — Découverte de la terre de Banks au sud-ouest. — Le* Griper *sur le point de faire naufrage. — Le cap Dundas dernier point de terre découvert à l'ouest. — Impossibilité d'avancer davan-*
163 *tage. — Retour à l'est. — Inutiles efforts pour gagner une latitude plus méridionale. — Motifs qui décident à retourner en Angleterre.—Les chasseurs tuent trois bœufs-musqués.—Description de cet animal. — Nouvelles découvertes sur la côte méridionale des détroits de Barrow et de Lancaster.* 214

Chap. XII. *Reconnaissance de la côte occidentale de la baie de Baffin. — Baie ou*
179 *détroit de Pond. — Autres bras de mer. — Rencontre de plusieurs bâtimens pê-*

*cheurs. — Rivière de Clyde. — Peuplade d'Esquimaux qu'on y trouve. — Ils se rendent à bord de l'*Hécla. *— Echanges faits avec eux. — Visite à leurs tentes, ou habitations d'été. — Hommes. — Femmes. — Enfans. — Costume. — Tentes. — Canots. — Dards. — Traîneaux. — Chiens. — Nourriture. — Couteaux. — Langage. — Qualités estimables de cette peuplade. — Femmes tatouées. — Départ de la rivière de Clyde.* 242

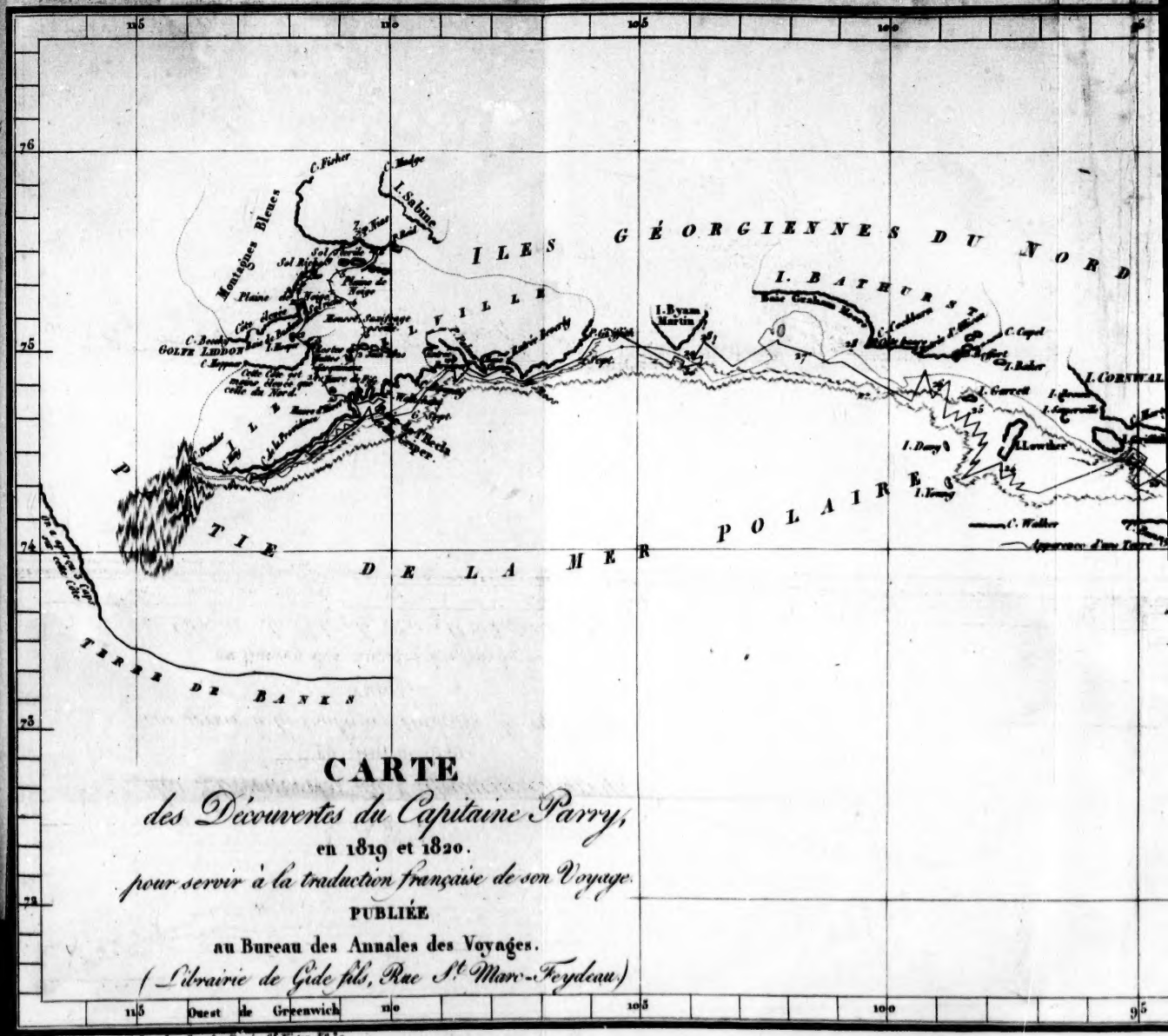
CHAP. XIII. *Continuation de la reconnaissance de la côte occidentale de la baie de Baffin. — Grand bras de mer situé au sud du cap Kater. — Les glaces empêchent d'avancer davantage au sud. — Efforts infructueux pour forcer cette barrière. — Les bâtimens font voile pour l'Angleterre. — Observations sur la marche à suivre pour chercher un passage de l'Océan Atlantique, dans la mer Pacifique. — Utilité des derniers voyages de découvertes, pour la pêche de la baleine. — Remarques sur cette pêche. — Séparation des deux navires. — Tempête. — Arrivée en Angleterre.* 269

FIN.

g

242

269



CARTE

des Découvertes du Capitaine Parry,

en 1819 et 1820.

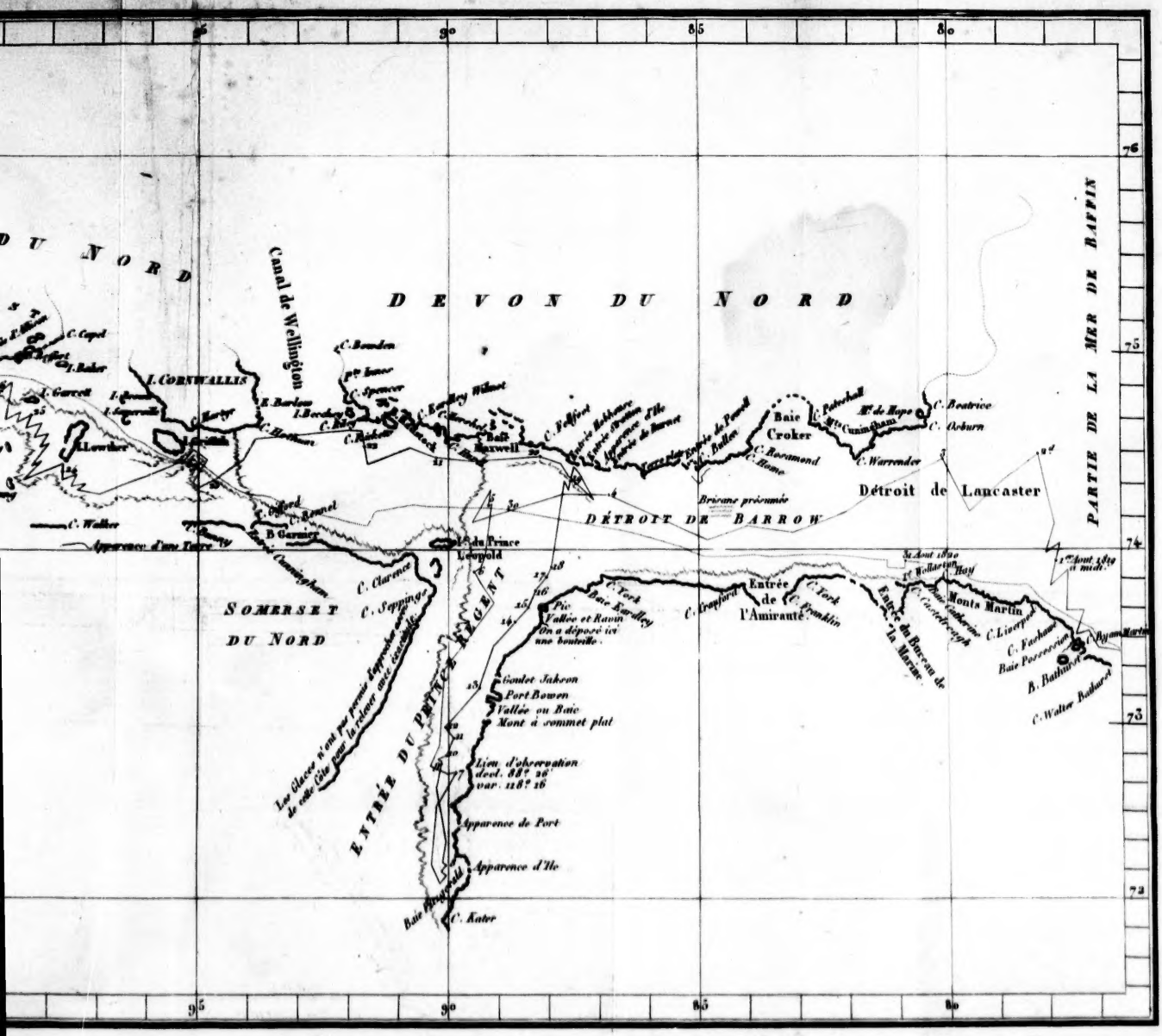
pour servir à la traduction française de son Voyage.

PUBLIÉE

au Bureau des Annales des Voyages.

(Librairie de Gide fils, Rue St. Marc-Feydeau.)

Dessinée et Gravée par G. Lemaître, Rue des Fossés St. Victor, N° 32.



DEVON DU NORD
Canal de Wellington
I. CORNWALLIS
C. Capel
I. Baker
I. Garrett
I. Lowther
C. Walker
Apparence d'une Terre
C. Bowden
C. Spencer
Baie Maxwell
C. Felfort
Baie Croker
C. Rosamond
C. Home
C. Warrender
C. Beatrice
C. Osburn
Détroit de Lancaster
PARTIE DE LA MER DE BAFFIN
DÉTROIT DE BARROW
Brisans présumés
B. Garnier
Ile du Prince Leopold
C. Clarence
C. Seppings
SOMERSET DU NORD
ENTRÉE DU PRINCE REGENT
Les Glaces n'ont pas permis d'approcher de cette Côte pour la relever avec exactitude
Pic
Vallée et Ravin
On a déposé ici une bouteille.
Goulet Jakson
Port Bowen
Vallée ou Baie
Mont à sommet plat
Lieu d'observation
decl. 88° 26'
var. 118° 16
Apparence de Port
Apparence d'Ile
C. Kater
C. York
Baie Kardley
C. Crawford
Entrée de l'Amirauté
C. Franklin
Entrée du Bureau de la Marine
Monts Martin
C. Liverpool
C. Fashaw
Baie Possession
B. Bathurst
C. Walter Bathurst
C. Byam Martin
95
90
85
80
76
75
74
73
72